

# Département de l'Oise

\*\*\*

## Mise au Gabarit Européen de l'Oise entre Creil et Compiègne (MAGEO)

\*\*\*

### Déclaration d'Utilité Publique emportant mise en compatibilité de Plans Locaux d'Urbanisme

\*\*\*

## Enquête Publique

\*\*\*

## RECUEIL des OBSERVATIONS

- Registres "Papier" p 2
- Registre "Dématérialisé" p 40

## Registres "Papier"

Communes	Nombre d'observations	Page
<b>Armancourt</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
<b>Compiègne</b>	<b>4</b>	<b>3</b>
<b>Pontpoint</b>	<b>11</b>	<b>12</b>
<b>Verneuil en Halatte</b>	<b>5</b>	<b>16</b>
<b>Verberie</b>	<b>7</b>	<b>18</b>
<b>Creil</b>	<b>3</b>	<b>22</b>
<b>Jaux</b>	<b>7</b>	<b>24</b>
<b>Pont Sainte Maxence</b>	<b>9</b>	<b>31</b>
	<b>47</b>	

# Observations formulées sur registres "papier"

## ARMANCOURT

### **1) S BARTHELEMY, maire de Longueil Sainte Marie**

Sur les communes d'Houdancourt et de Longueil Ste Marie, à la frontière des deux communes, est prévu un emplacement réservé pour un aménagement de berge de type 3 et une reconstruction de quai ainsi qu'un aménagement du rû de Nancy.

or à ce même endroit se trouve un quai de l'entreprise Lafarge qui traite plusieurs centaines de milliers de tonnes de sable. Ce sable provient de carrières du Nord de la commune et qui, par arrêté pectoral, doivent transiter par l'Oise (Rivecourt, Choisy-au-Bac, Pimprez).

Les aménagements de ces berges ne sont pas indispensables au projet (les compensations peuvent être trouvées ailleurs).

Si les aménagements étaient maintenus avec reconstitution du quai, le sable de carrières transiterait par les routes sur de nombreuses communes.

De plus, un tapis roulant avec du sable longe le rû de Nancy. Y installer une frayère à poissons rendrait les risques d'exploitation beaucoup importants en cas de rupture du tapis, dépôts écologiques, ...

En terme d'écologie, de coût de reconstruction d'un quai (plusieurs centaines de milliers d'euros), de CO2, d'utilisation de la voie d'eau, il est vivement recommandé de supprimer cet aménagement de berge ou de le déplacer en évitant de toucher au quai actuel.

PS : Il est à noter que ce quai n'apparaissait pas dans l'étude socio-économique !!!

## COMPIÈGNE

### **2) Sport Nautique Compiégnois, M Henri Collet**

Ancien président du SNC et agissant pour son compte j'ai exposé ce jour les raisons qui démontre l'incompatibilité de la pratique de l'aviron avec la circulation de convoi à grand gabarit A ce titre j'ai remis une étude comparative des conditions de pratique du SNC et de trois clubs parisiens cités par VNF qui démontre que les conditions de pratiques ne sont pas comparable.

Un second document montre des mises en situation de convoi et de bateau d'aviron

Une analyse d'accidentologie qui montre la gravité des accidents lorsqu'ils ont lieu

Un document montrant la réalité du passage d'une barge 110m devant le SNC à Compiègne

Un courrier de présentation du dossier

Ces documents démontrent que la relocalisation du club SNC sur Choisy au bac est nécessaire et est une conséquence du projet MAGEO/SEINE NORD Europe et que des compensations financières pour permettre le transfert sont nécessaires.

Le Sport Nautique Compiégnois est un club d'aviron fondé en 1882, emblématique de Compiègne et de sa région, qui a formé de nombreux sportifs au plus haut niveau (champions olympiques, champions du monde....) et fait partie depuis longtemps de l'élite de l'aviron Français. Pour cela il faut tout d'abord former beaucoup de jeunes et de scolaires dès l'âge de

8/9 ans. Cela suppose des conditions adaptées assurant en tout premier lieu des conditions de sécurité évidentes pour les pratiquants et leurs encadrants.

Dès le lancement du projet Seine Nord Europe, les dirigeants du club ont analysé son impact sur le fonctionnement du club et différentes études ont été menées avec les élus locaux pour définir le meilleur compromis pour une relocalisation, persuadés qu'une cohabitation n'était pas réaliste sur le plan de la sécurité des pratiquants.

Nous ne reviendrons pas ici sur le détail des toutes les étapes depuis plus de 15 ans, mais la mise en service programmée du projet MAGEO dans le cadre du projet Seine Nord Europe et ses répercussions indéniables sur les activités du Sport Nautique Compiégnois, impose la relocalisation du SNC à Choisy au Bac. Ce déménagement, contraint et inéluctable de notre point de vue (le SNC n'a jamais demandé une quelconque relocalisation), n'est que la conséquence directe de la mise en service du projet MAGEO.

VNF, via sa Direction Territoriale, avait d'ailleurs, sans aucune ambiguïté, pointé ce problème de sécurité dans son email du 8 juin 2020 dans lequel elle nous alertait : « la cohabitation des péniches et des avirons sur l'Oise n'est pas compatible avec l'évolution attendue de la navigation ». Avant que VNF ne revoit sa position, dans une volte-face difficilement compréhensible et totalement irresponsable sur le plan de la sécurité des pratiquants.

Aujourd'hui, VNF considère que la pratique nautique telle que nous la connaissons actuellement sera compatible et possible avec la circulation des convois à grands gabarits. Pour justifier ce revirement, VNF cite en exemple trois clubs de la Région parisienne pratiquant l'aviron sur la Seine aval, dont les conditions de navigation se rapprocheraient, à terme, de celles du SNC dans sa localisation actuelle.

Missionné par le club, Henry Nicollet, ancien Président du SNC et fin connaisseur du projet de relocalisation qu'il suit depuis plus de 15 ans, a mené une étude comparative, approfondie, documentée et objective, sur les conditions de navigation de ces trois clubs parisiens et du SNC. Le résultat de cette étude (joint à ce courrier), est sans appel et démontre que la situation du SNC ne peut en aucun cas être comparée aux clubs évoluant sur la Seine. En effet, ces clubs parisiens évoluent dans les conditions suivantes : largeur du chenal 2 à 3 fois plus importante dans les zones de mise à l'eau et d'initiation, accès à des bras non navigués permettant une pratique nautique sans crainte, mesures particulières dans le Règlement de Police Général (RPG) permettant de sécuriser la pratique de l'aviron. Autant de configurations et de mesures qui ne peuvent et ne pourront en aucun cas s'appliquer au SNC sur l'Oise.

Dans sa localisation actuelle, le maintien de nos activités nautiques sportives et de haut niveau, mais aussi des sections Loisirs, Scolaires, Sport santé, Dragon Ladies, Allez les Filles, notre projet Handi-Aviron, deviendrait inenvisageable sans mettre gravement en danger la vie des pratiquants et, par voie de conséquence, sans engager la responsabilité pénale des dirigeants du club en cas d'accident. De plus, nous serions dans l'obligation d'abandonner nos activités Team building, les Régates Interentreprises (nécessitant un arrêt de navigation de 4h) et notre randonnée des Picantins, sources importantes de revenus pour le club, en bref, la mort annoncée d'un club historique de Compiègne.

Monsieur le Président, votre mission dans le cadre de l'enquête publique dont vous avez la charge, est de recueillir et de prendre en compte toutes les conséquences que le projet MAGEO est susceptible de générer et de donner un avis éclairé sur les mesures compensatoires à envisager.

Il en va de la survie d'une association sportive et citoyenne qui a formé de nombreux champions olympiques et internationaux, qui s'implique dans la politique de la ville de Compiègne et de son agglomération, dans le sport santé, le social, les animations scolaires, les entreprises,...la liste est longue.

Nous restons, le groupe de travail et moi-même, à votre disposition pour tout complément d'information concernant le projet de relocalisation du SNC à Choisy au Bac

### **3) M.GUERDIN et Melle GUERDIN, représentant la société GUERDIN**

Pour donner suite à la réunion d'information et d'échange du 9 février 2021, à laquelle nous avons participé, nous souhaitons évoquer les points suivants: \*

Nous réitérons les mêmes formulations, que dans notre précédent courrier daté du 04 août 2017, qui a été adressé à Monsieur Patrice CARAY, chargé d'opération MAGEO, dont certains paragraphes sont encore d'actualité à ce jour.

L'histoire de l'entreprise familiale GUERDIN commence en 1965 par la création de la station fluviale « SAINT-MARTIN », sur la rive gauche de l'Oise à COMPIEGNE. A la demande de M. Jean LEGENDRE (Maire de COMPIEGNE) en 1982, nous déplaçons la péniche station fluviale « SAINT-MARTIN » de la rive gauche vers la rive droite, au quai de Venette à COMPIEGNE. Ce premier déménagement crée une extension des activités fluviales, avec l'acquisition d'un site de 2500 M2 comprenant actuellement un magasin de 420 M2 destiné à la commercialisation d'agrès de marine, d'accastillage, avec une offre de plus de 11000 références articles. Nous commercialisons du GAS-OIL pour les bateaux de plaisance venant de l'Europe du NORD, et du GAS-OIL NON ROUTIER pour nos clients transporteurs par eau, bateaux hôtel, naviguant à travers l'Europe et battant pavillons français, allemand, néerlandais, belge, luxembourgeois... Durant ces 56 années d'avitaillement, aucun sinistre n'est à déplorer. Cela, est dû à la rigueur des usagers fluviaux.

A propos de la photo aérienne de l'entreprise Max GUERDIN et Fils figurant sur votre support durant la visio-conférence du 09 février 2021, à la page nous concernant, au point kilométrique 96,540, n'est plus d'actualité, vu que le pétrolier « OISE » ne fait plus parti de notre flotte. Seul le bateau « SAINT-MARTIN » est accosté au quai face des Ets GUERDIN Max et ses Fils.

A notre arrivée en juillet 1982, la chaussée bitumée était attaquée par le passage de la rivière. En accord avec la ville de Compiègne, le service de la navigation de la Seine et la Société GUERDIN, nous avons contribué au projet de la construction du quai actuel.

En 1984, la participation financière de la construction de la défense de berge fut réalisée par la S.A.R.L GUERDIN pour un montant de 148.000,00 F. Ce montant a participé au financement des 85 mètres de quai. Aujourd'hui, nous utilisons 40 m pour stationner le bateau « St MARTIN », et 11 m pour le stationnement du bateau-école « AVI-FLU ».

Actuellement, les péniches de grands-gabarits circulent sur l'Oise, en exemple, un convoi de 156 mètres ayant pris un chargement de céréales à CLAIROIX, chez AGORA à destination du port de ROUEN. Nous constatons visuellement que le passage de ce bateau sous le Pont-Neuf s'effectue dans l'axe de ce pont, en laissant plus de 20 mètres par rapport à la position de la station fluviale. Bien d'autres bateaux de grands-gabarits passent irrégulièrement sans se gêner entre les péniches avitaillées et les péniches navigantes.

Il serait souhaitable que nous puissions créer une rencontre bilatérales, et d'embarquer sur l'une de ces péniches, pour constater que les infrastructures de livraison GUERDIN ne gênent aucunement le passage dans le sens montant et/ou avalant, des convois de grandes longueurs. Nous avons dialogué avec de nombreux capitaines, qui considèrent que notre présence n'est pas accidentogène. Toujours dans ce registre, le 13 avril 2021, le convoi poussé « BURDIGALA » et sa barge, représentant une longueur totale de 128 mètres passait devant la station GUERDIN dans le sens avalant en croisant sous le pont Neuf un autre bateau, montant, le « TESALIES » d'une longueur de 67 M X 8.50 M. Les

deux professionnels ont réalisé ce croisement sans manœuvre particulière, sans appel de corne de brume, pour attirer une quelconque attention. Notre station a, aussi, accueille sans aucune perturbation sur le plan de la navigation, un bateau de 110 m X 9,5 M ayant comme devise « LA LIBERTE » Il faut souligner, que dans notre secteur géographique, selon votre présentation en visioconférence, un alternat sera mis en place pour fluidifier le trafic fluvial, et que l'île des Rats serait rasée. Ces décisions allant dans le sens de la sécurité, puisqu'il n'y aurait qu'une seule largeur de bateau, face à notre établissement. Il est nécessaire d'évoquer que la largeur « miroir » du CANAL SEINE-NORD EUROPE sera de 54 M pour une navigation dans les deux sens. A COMPIEGNE CENTRE VILLE, la largeur du chenal est supérieur, mais dans un seul sens de navigation, compte-tenu de la mise en place de l'alternat.

Ainsi, nous démontrons, que notre argumentation est cohérente, que l'impact de notre activité ne perturbera pas la navigation fluviale au gabarit Vb.

De notre point de vue professionnel, puisque nous sommes, également détenteur d'un certificat de capacité de conduite de bateau de commerce, il n'est pas nécessaire de condamner

l'avitaillement fluvial pour les professionnels et les plaisanciers sur le site de COMPIEGNE à l'emplacement actuel.

A la page 18, de votre compte-rendu du forum « usages de l'eau » du 09 février 2021, il est écrit qu'un « dialogue a déjà été lancé avec l'agglomération de Compiègne pour envisager la délocalisation de ces entreprises sur un autre linéaire que celui du projet MAGEO ». Effectivement, plusieurs réunions ont bien eu lieu, mais elles datent des années 2006-2007. Nous avons recherché, lors d'une réunion avec la SOCIETE DU CANAL SEINE-NORD EUROPE, un emplacement possible sur le secteur 1 - ENTRE COMPIEGNE et PASSEL. A ce jour, aucun linéaire n'est disponible pour nous recevoir.

Notre convention d'occupation temporaire du domaine public fluvial, pour le quai de ravitaillement en carburant, les ducs d'albes, l'utilisation du plan d'eau de la surface où nous accueillons les péniches, arrive à expiration le 31 décembre 2021. Selon vos études projets, les travaux pourraient débuter au plus tôt en 2024. Nous allons solliciter le renouvellement de cette C.O.T. auprès de VOIES NAVIGABLES DE FRANCE pour continuer à approvisionner nos clients transporteur jusqu'en 2024.

Nous attirons votre attention, que nous sommes la première ou la dernière station-service fluviale d'avitaillement en produits pétroliers, gas-oil non routier fluvial (GNR), gas-oil, lubrifiants, eau potable, récupération des huiles usagées, depuis la frontière belge, distante de 176 Km par voie fluviale. Dans le sens avalant, la prochaine station est à 98 km de COMPIEGNE. En cas de disparition de notre point de vente, les professionnels franchiraient 274 km, sans point d'approvisionnement.

Durant l'année 2019, nous réalisons les soutes à 1842 bateaux de commerce, et à 240 bateaux de plaisance. Notre société apporte également, un rôle social auprès des transporteurs fluviaux, comme par exemple, la réception de leurs courriers, colis de pièces détachées, réseaux de professionnels de santé... Notre effectif actuel est de 17 personnes. Lorsque ce dossier est évoqué avec les transporteurs par eau, leurs inquiétude est d'ordre technique, pour continuer à se fournir en produits pétroliers et matériels, prestations indispensables pour le fonctionnement normal de leurs matériels fluviales. Le nombre de station-service est d'une dizaine sur le territoire national. L'arrêt de la station de COMPIEGNE les tourmente. Nous avons besoin de clients. Nos clients ont besoin de fournisseurs.

Pour bien évoquer cet avenir, nous vous invitons à nous rencontrer pour échanger à propos des problèmes techniques et financiers.

#### **4) Mme CODRON-DUMONT**

-Mme CODRON-DUMONT souhaite agrandir l'île Aux Rats qui deviendrait l'île Aux Petits Rats .

Elle joint à cet effet un plan explicitant son projet

-Elle souhaite que le projet MAGEO ne transforme pas l'Oise en autoroute polluante (diesel). Elle souhaite que les moteurs des péniches fonctionnent à l'énergie électrique photovoltaïque, hydrogène ou autre

-Pentes douces et grenouilles

-attention que la pente douce en cas de crue ne soit pas la brèche qui permette une inondation par l'arrière des terres éloignées de la berge surélevée

-attention à la pente douce qui risque d'attirer du public notamment l'été. Ce public pourrait se retrouver en danger face aux vagues générées par le passage des péniches à grand gabarit

-attention aux berges changeantes : marécageuses l'hiver à cause des fortes pluies ou craquelées l'été avec les absences de faune et de flore aquatique

-attention aux pentes douces très fragiles et fragilisées car possibilité de ravines et affaissement

-Avis favorable au canal à grand gabarit

## **5) AGGLOMERATION de la REGION de COMPIEGNE ARC**

Rapporteur : Monsieur Eric DE VALROGER

... les caractéristiques de ce projet (emprises, type de berge...) découlent des études d'Avant-Projet (AVP), trop imprécises et qui génèrent donc des impacts trop importants sur les berges et équipements des communes de l'agglomération. Des compléments d'information ont donc été demandés à VNF, avec pour objectif premier de réduire au maximum les impacts sur les voiries, cheminements piétons et cyclables existants et sur les réseaux. Les propositions détaillées par VNF dans les documents joints en date du 22 février 2021 (annexe 2), 22 mars 2021(annexe 3) et 14 avril 2021 (annexe 4) répondent aux préoccupations exprimées par les communes. Elles reposent pour l'essentiel sur les secteurs contraints par la pose de palplanches permettant de réduire la largeur de la berge et donc impactant peu l'espace public. Les comptes-rendus de ces réunions sont joints en annexe 2bis et 3 bis et 4 bis. Ces éléments font suite à des échanges de courriers avec VNF (annexes 5, 5 bis et 6).

### LE CONSEIL D'AGGLOMÉRATION

**DONNE** un avis favorable sur le dossier d'enquête publique unique portant à la fois sur l'utilité publique de l'opération MAGEO et la mise en comptabilité de son Plan Local d'Urbanisme Intercommunal assorti des réserves suivantes :

- Mise en œuvre des propositions détaillées dans les documents des 22 février, 22 mars 2021 et 14 avril 2021 élaborés par VNF venant corriger les préconisations de l'avant-projet accompagnant l'enquête publique sur le linéaire des communes concernées ;
- Approfondir avec les communes et l'ARC la mise en œuvre de ces solutions en phase « PRO », sachant que la totalité des investissements correspondants relève de VNF et qu'il a été précisé que le coût d'entretien des palplanches restera à la charge de VNF.
- Prise en charge par VNF du déplacement du club d'aviron, le Sport Nautique Compiégnois, à Choisy au Bac. Le dossier présenté par VNF ne démontre pas en effet que le maintien de l'activité est compatible avec un renforcement du trafic fluvial, tel qu'il est prévu avec le projet Seine Nord.
- Intégrer la navigation de plaisance dans les priorités du projet MAGEO. Il est important de maintenir la capacité actuelle du Port de JAUX, en complémentarité de celui de COMPIEGNE, ce qui va dans sens d'une valorisation de la navigation sur l'Oise.

Identifier, réduire ou compenser les impacts :

- sur les ouvrages d'endiguement ou des dispositifs de prévention des crues existants
  - sur les points de captage essentiels à l'alimentation en eau de l'agglomération
  - acoustiques pour les riverains, en particulier au niveau des passages d'écluse et des aires de stationnement ou d'attente nécessaires à la circulation en alternat.
  - hydrauliques et environnementaux dans le cadre de l'étude environnementale
  - sur l'ancienne piscine d'été et le port de Plaisance.
  - des stockages temporaires de terres
  - des déplacements de camions en phase travaux qui doivent préserver les centres-villes, centre bourgs. Une quantification des déblais et des précisions quant à leur mode d'évacuation sont attendues dans le dossier environnemental.
  - sur les propriétés des riverains en particulier à LA CROIX SAINT OUEN et VERBERIE en diminuant les emprises expropriées qui devront être correctement évaluées.
- Respecter, à moyen long / terme du pont Louis XV en cœur d'agglomération.

- Apporter à l'ensemble des communes de l'ARC impactées par ce projet des éléments de réponse significatifs permettant de lever les imprécisions de l'avant-projet présenté, pour réduire au maximum les impacts sur les espaces publics. Cela impose de généraliser les mêmes principes que ceux retenus dans les documents de VNF du 22 février, du 22 mars et du 14 avril 2021 sur les différentes communes concernées de l'ARC. Le détail des impacts identifiés et des réponses attendues est rappelé en annexe 1.

## Annexe 1

### I. IMPACT DES RESCINDEMENTS SUR LES ÉQUIPEMENTS

- Le stade du Clos des Roses - COMPIEGNE

Le stade du Clos des Roses est impacté avec une réduction de ses emprises. Il s'agit là d'un équipement important dont le périmètre ne peut pas être ainsi remis en cause, sachant que des solutions semblent facilement envisageables en prévoyant la réalisation de berges verticales sur ce secteur.

- Ancienne Piscine d'été - COMPIEGNE

Le projet MAGEO implique la démolition d'une partie du bâtiment. Une démolition partielle n'est pas raisonnable sur le plan technique et juridique dans le cadre d'une expropriation. Il existe une réelle opportunité de valoriser les berges à proximité du port de plaisance. Il est demandé de veiller à maintenir la continuité de la piste cyclable et l'aspect « bucolique » de l'entrée du port de plaisance ; par ailleurs, il est demandé de veiller à préserver les berges intérieures du port des effets du batillage (remous provoqués par les bateaux)

- Le Club d'Aviron - COMPIEGNE

Les activités du Club d'Aviron couvrent la formation des enfants jusqu'au niveau de compétition internationale.

Le fonctionnement du club d'aviron est enfin lui aussi remis en cause par le projet MAGEO. Il apparaît en effet inenvisageable de maintenir sur l'Oise l'activité de ce club qui serait confronté alors aux passages de barges pouvant aller jusque 4 400 tonnes et 180 m de long. C'est pourquoi la collectivité se trouve dans l'obligation de prévoir le déménagement de ce club sur l'Aisne et sur un bassin en cours de création. Les investissements correspondants doivent être cofinancés par MAGEO et par le projet Seine-Nord.

- Protection des ouvrages – TOUTES COMMUNES

Les protections des ponts répondent à deux types de risques : les chocs frontaux, les chocs latéraux.

Pour parer les chocs frontaux, le dossier d'enquête publique évoque des protections qui doivent être plus hautes que la cote des plus hautes eaux connues. Il faudra être vigilant sur leur insertion paysagère et architecturale.

### II. IMPACT DES RESCINDEMENTS SUR LES VRD EXISTANTS

L'ensemble du linéaire comporte des cheminements piétons, des pistes cyclables, des rues dans un certain nombre de cas, de nombreux réseaux dont certains sont structurants. Il est indispensable de les préserver ou le cas échéant de les reconstituer.

Ces impacts ne sont pas encore suffisamment précisés en phase AVP même si le projet indique que tous les cheminements, pistes cyclables impactés par le projet seront rétablis. Les solutions proposées devront être étudiées en lien avec les collectivités dans un souci de durabilité et d'économie d'entretien.

A ce stade, plusieurs secteurs doivent notamment être précisés.

Les abords de la gare et du pont Louis XV **COMPIEGNE MARGNY LES COMPIEGNE**

Le caractère bucolique de l'allée des roses de Picardie doit être préservé, en effet il est important que les aménagements prévus des berges n'altèrent pas le caractère naturel du site. Les abords du Pont neuf et particulièrement conserver la possibilité de créer un ponton au niveau du T'Aim hôtel.

Conserver les digues au niveau de la rue de Beauvais.

Le quai du Clos des Roses **COMPIEGNE**

La rue Ferdinand de Lesseps **COMPIEGNE**



Le port de Plaisance et la passerelle de Jaux, le maintien de l'accès au restaurant **JAUX**  
Le maintien du quai à sa position actuelle pose problème car une distance de 15 m est obligatoire entre le quai d'amarrage et le chenal. Il devra donc être reculé et les bateaux devront se stationner parallèlement à la berge. Le nombre de stationnement sera de ce fait réduit. Il est important de maintenir la capacité actuelle du Port ce qui va dans sens d'une valorisation touristique de la navigation sur l'Oise.

Le quai d'Estienne d'Orves à La Croix Saint Ouen et les impacts sur les propriétés privées **LA CROIX SAINT OUEN**

L'emprise du projet impacte un projet de voie verte rive droite sur la commune de Venette au droit du rond point de la RD 932 à l'entrée du site OLEON. Les emprises du projet doivent maintenir la possibilité d'une piste cyclable le long de l'Oise permettant de rejoindre la rue des rives de l'Oise en aval. **VENETTE**

L'île de Venette va être impactée par le projet MAGEO. La ville de **VENETTE** demande que le pont de la petite écluse de Venette soit réhabilité dans le cadre du projet MAGEO, le maintien de la situation actuelle (pont vétuste et dangereux) n'étant pas compatible avec les grands travaux de rénovation réalisés sur l'île.

Attention, il y a potentiellement du rabattement de nappe à prévoir pour les dévoiements de réseaux.

Les plans des réseaux et équipement n'apparaissent pas sur les plans.

Il existe de nombreux rejets (de stations et eaux pluviales) dans l'Oise, le dossier ne mentionne pas comment ils seront repris dans le projet MAGEO. **TOUTES COMMUNES**

Il y a un linéaire de 3 à 4 km de refoulement d'eaux usées qui est impacté (incohérence avec les chiffres de la pièce F4 p254). Les réseaux impactés ont été sous-estimés. Le dossier ne précise pas comment seront repris les ouvrages impactés.

Le projet MAGEO ne doit pas impacter les protections contre les crues existantes. **TOUTES COMMUNES**

**MARGNY-LES-COMPIEGNE** : allée des roses de Picardie : l'emprise des travaux risque de toucher les réseaux EU, AEP et le poste de crue présents. Quai entre les 2 ponts côté Margny : attention présence du poste de crue « Maison bleue ».

**COMPIEGNE** : au niveau du quai du Clos des Roses, l'emprise des travaux touche les réseaux eau potable, eaux usées et eaux pluviales qui longent les berges + rejets à l'Oise.

Puis au SUD du Clos des Roses, gros impact sur l'ensemble du réseau de refoulement eaux usées (diamètre 600) jusqu'à la STEP de Lacroix Saint Ouen + réseaux plus faible diamètre pour les lotissements + réseaux eau potable impacté.

**LACROIX-SAINT-OUEN** : quai Etienne d'Orves et rue du Bac : impact sur la vanne de crue, sur le réseau eau potable, eaux usées et peut-être pluvial.

**VERBERIE** : Tel qu'il figure sur la cartographie du dossier, le rescindement situé en aval du pont sur l'Oise à Verberie impactera de manière importante les réseaux dont celui d'assainissement, les équipements qui y sont liés et la STEP.

Il impactera également l'accès poids lourds à la STEP nécessaire pour l'évacuation des boues et d'éventuels travaux, une partie du parc du Château d'Aramont et impliquera le déplacement d'une partie du mur de clôture en pierre et l'abattage de certains arbres. Le projet doit recréer et supporter financièrement la totalité de ces éléments avec un niveau de qualité au moins équivalent à l'existant, y compris sur l'aspect patrimonial et le maintien de l'ensemble des fonctionnalités. L'accès poids lourds à la STEP devra notamment être maintenu pendant la durée des travaux.

Vu la complexité des travaux à réaliser sur cette portion qui doit intégrer le tracé de la piste cyclable, il est nécessaire qu'une opération d'ensemble spécifique soit mis en place et que la commune y soit étroitement associée au plus tôt. Y intégrer le maintien d'un accès pour les pêcheurs.

La commune souhaite un réaménagement du quai rive gauche, en amont du pont et en entrée de ville. Elle sollicite une aide de MAGEO à titre compensatoire pour ce projet qui valorisera les berges de l'Oise.

Sur *VERBERIE* des propriétaires vont être expropriés. Il est indispensable qu'ils soient correctement indemnisés et ce d'autant plus qu'il s'agit de familles modestes. Des bateaux vont perdre leur Convention d'Occupation Temporaire (COT). Les propriétaires devront être indemnisés des aménagements de type duc d'albe qu'ils ont installés.

- Captages d'eau potable TOUTES COMMUNES

Le projet MAGEO impacte différents captages de l'Agglomération. Il conviendra de poursuivre au niveau « Projet » les réflexions présentées pour prévenir les impacts sur ces captages.

Prendre la nouvelle DUP pour les captages de l'Hospices (1000 m3/h).

Instrumentation des captages de *LA CROIX-ST-OUEN* et de *VERBERIE* afin de mesurer en continu la turbidité pour déceler d'éventuelles pollutions pendant la phase de travaux et avoir un état zéro.

- LE MEUX ARMANCOURT – Zone Industrielle

Ce fort rescindement a un impact très important au plan foncier (3 à 4 ha) ; il s'agit d'une part de terres de l'ARC et de Placoplâtre à vocation économique et de terres agricoles ;

Concernant la vocation économique, l'ARC attire l'attention de VNF sur le fait qu'il s'agit d'une des rares opportunités d'équipement trimodal ; non encore réalisé ni étudié, l'aménagement d'un quai et d'un embranchement ferré associé à la route peut cependant rendre le terrain très intéressant au plan logistique : il serait bon d'étudier la faisabilité d'un quai au droit des terrains ARC avec raidissement des berges pour limiter l'emprise (passer en palplanches).

Sur le lieudit LE PORT A BOIS, à *LE MEUX*, préciser l'impact sur le chemin rural dit du halage permettant de circuler le long de l'Oise et sur la parcelle LOGAUTO IMMO (ZD 635 et 638)

Le Maire d'*ARMANCOURT* souligne que le déplacement du cours d'eau implique le déplacement de la limite territoriale des communes. Il convient d'éviter que la commune se trouve en situation de devoir entretenir des terrains détachés de son territoire.

### III. IMPACT DES AMENAGEMENTS

- GUERDIN COMPIEGNE

Le quai de l'entreprise GUERDIN devra être déplacé selon les données du dossier. VNF devra accompagner la relocalisation de cette entreprise.

- Ile du Grand Peuple ARMANCOURT

Les pontons de pêche seront ils remplacés ?

Quels sont les équipements qui seront installés le long des berges

Des espaces boisés sont-ils prévus face à la disparition de l'île du grand peuple ?

Pouvons-nous prévoir des équipements de loisirs en compensation de l'impact sur la commune ?

- Etude acoustique TOUTES COMMUNES

Il convient de renforcer le dossier d'étude d'impact sur ce point particulièrement au niveau des aires d'attentes et aires de stationnement situées en milieu urbain.

- Etude géologique TOUTES COMMUNES

Une étude géologique a-t-elle été effectuée pour déterminer l'impact sur les maisons (retrait / gonflement d'argile) ?

Monsieur le maire d'*ARMANCOURT* demande une étude hydrogéologique à VNF. Le but est de déterminer si le fait du rescindement de la rivière sur la commune pourrait engendrer des désordres sur les constructions, réseaux ou voiries du village (gonflement ou retrait des sols argileux par exemple).

- Palplanches TOUTES COMMUNES

Lorsque des palplanches seront installées il conviendra de s'assurer que les exutoires puissent être fonctionnels notamment avec la gestion anti-crue.

A quelle profondeur seront les tirants des palplanches et quel seront leurs espacements afin de veiller à minimiser le plus possible l'impact sur les réseaux enterrés.  
Quel sera l'impact des palplanches sur la possibilité de traverser l'Oise par la faune ?

- Aménagements spécifiques dans le plan général des travaux de VNF :
  - o Chemin suspendu du Clos des Roses *COMPIEGNE*
  - o Ilot de nature *COMPIEGNE*
  - o Observatoire du grand peuple *ARMANCOURT*
  - o planches d'exploration *VERBERIE*

Le descriptif des aménagements est à ce stade très sommaire. Il est demandé que ces aménagements spécifiques soient conçus en concertation avec les communes et l'ARC (hypothèses de programmation ; orientations urbaines et paysagères). L'objectif est de valoriser ces points de contact entre les communes et l'Oise et maintenir les circulations douces. Un point d'attention sera porté sur les besoins de la fédération de pêche et sur les coûts d'entretien.

#### IV. IMPACTS SUR LE PLUI-H TOUTES COMMUNES

- À l'échelle des 8 communes du PLUIH concernées par le projet MAGEO, la superficie totale des emprises nécessaires pour la réalisation du projet est de 424 874 m<sup>2</sup>.
- Ces surfaces seraient inscrites en emplacements réservés dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUI-H de l'ARC. L'inscription de ces emplacements réservés a des conséquences lourdes puisque, en dehors des constructions conformes à la destination de l'emplacement réservé, seules les constructions présentant un caractère précaire peuvent être légalement autorisées. L'ARC souhaite que VNF revoie le périmètre des emplacements réservés au regard des études de niveau PRO qui permettront de remplacer des propositions de berges à pentes douces par des palplanches pour réduire les impacts en tissu urbain.
- Les emprises du projet MAGEO interceptent une surface importante d'Espaces Boisés Classés situés en bordure de l'Oise, à savoir 57 018 m<sup>2</sup> dont 36 079 m<sup>2</sup> sur la seule commune de *JAUX*.

Ces emprises boisées de bord de rivière accueillent un chemin de halage (chemin rural n°9 de *JAUX* à *COMPIEGNE*, chemin du bac à Vaches chemin rural dit du halage, chemin rural du grand peuple *ARMANCOURT*, voie communale n°1 de *VERBERIE* à Rivecourt, rue des Ecluses, rue de l'Oise à Verberie, Allée des Soupirs, chemin rural dit des Brouillards) ou des cheminements naturels dans les bois qui forment une continuité d'itinéraire le long de l'Oise en rive droite et en rive gauche.

Du fait de leur caractère parfois non aménagé, ces cheminements n'ont pas donné lieu à un repérage dans le cadre de l'étude d'impact. Il est essentiel que le dossier environnemental répertorie ces cheminements qui doivent être restitués, dans leur continuité, dans le cadre de l'étude paysagère du bureau d'études ARTELIA.

Concernant le rescindement (nouvelle Oise creusée dans les champs) sur la commune d'*ARMANCOURT*, VNF va-t-elle acheter des terrains pour la création d'un chemin de halage de 7,8m ?

Dans ce cas, VNF gardera la gestion du chemin ou effectuera-t-elle une rétrocession gratuite à la commune d'*ARMANCOURT* ?

L'ARC souhaite avoir l'engagement de VNF que le périmètre des Espaces Boisés Classés sera adapté à l'issue des études de niveau PRO.

Les communes de *JAUX* et de *VERBERIE* demandent une compensation sur leurs territoires des surfaces boisées impactées.

La commune de *VERBERIE* souligne que si globalement la voie fluviale réduit le nombre de Poids Lourds sur les routes, par endroit, et notamment aux abords des plates-formes multi-modales, elle provoque au contraire une accumulation de ces derniers. Les poids Lourds sont déjà une plaie dans la commune où ils traversent le pont sur l'Oise. Il est donc plus qu'indispensable qu'un réseau routier adapté et un pont supplémentaire soient construits pour que ceux-ci ne traversent plus la zone urbaine de la commune rendant la vie des riverains invivables. Ce projet ne peut laisser de côté ce problème majeur qu'il amplifie.

## PONTPOINT

### **6) M. Jean François GAYARD, Maire de RHUIS**

Après étude de ce projet je viens attirer votre attention sur le problème suivant à savoir : les berges de l'Oise côté Rhuis s'étendent sur environ 1 km linéaire et sont de nature sablonneuse. En effet à chaque passage de péniches les vagues provoquées par l'avancement des péniches entraînent un ravinement des berges qui partent dans l'Oise avec le courant !! Vu l'accroissement du trafic fluvial prévu et l'augmentation très importante de la taille des barges, il est indispensable de prévoir un enrochement très solide afin d'éviter le ravinement des berges qui sont déjà fortement dégradées. (Il y a des arbres dans l'eau.)

### **7 M. HENNEQUIN président de l'ADREPPE**

Nous avons pris connaissance du dossier et il apportons une première observation concernant l'accès à la servitude de marchepied qui est une servitude légale de passage ( article L2131 -2 du code général de la propriété des personnes publiques). Nous souhaitons que les accès existants ( CR ou WC) sur le tracé MAGEO découpé en 15 tronçons soient respectés.

Copie du mail adressé à Madame Justine Robin :

*Nous avons pris connaissance de la pièce jointe dont la planche numéro 9. Nous y apportons un complément d'information suivante :*

*l'association ADREPPE a organisé le dimanche 16 juin 2019 avec une association amie l'ABMARS une journée nature sous le titre « découverte de la berge de l'Oise et de sa biodiversité dans le cadre de la servitude de marchepied » afin de faire découvrir aux ayants droits dont les piétons (promeneurs et randonneurs) depuis 2006 la richesse de ce milieu.*

*Devant les difficultés que nous rencontrons pour accéder à la servitude de marchepied qui à ce jour ne sont pas résolues (en pièce jointe copie du courrier à Monsieur le sous-préfet de Senlis) nous souhaitons qu'il soit tenu compte dans le projet MAGEO. de son accessibilité telle que nous l'avons évoqué à partir de CR ou de VC existant.*

*Pièces jointes:*

*notes "la découverte de la berge de l'Oise et sa biodiversité  
courrier du 27 juillet 2019 et du 24 mai 2020 à M le Sous Préfet de Senlis*

### **8) M. Antoine De ROBERVAL, ROBERVAL**

Agriculteur sur les communes de Rhuis et de Verberie le long de l'Oise je voudrais attirer votre attention sur la manière de gérer les berges. Un enrochement important et stable me semble primordial pour économiser l'impact sur la consommation des terres arables et la pérennité des berges.

### **9) Mme Yolande BERNARD, PONTPOINT**

Madame Bernard est venue à la permanence pour recevoir un certain nombre de précisions sur le projet MAGEO.

Ses questions étant nombreuses il lui a été conseillé par le commissaire enquêteur de poser toutes ces questions par écrit et de les rapporter à une prochaine permanence ou de les transmettre sur le site dématérialisé.

### **10) M. LEBRETON Christophe, PONTPOINT**

Monsieur Lebreton habite près de l'écluse de Sarron qui sera fortement impactée par le projet. Les travaux se dérouleront à moins de 20 m de son domicile mais il n'a pas été convoqué par VNF.

Son garage et sa chambre se trouvent à 5 et 8 m de la rivière.

Il voudrait savoir si sa maison ne risque rien pendant et après les travaux .

Il a des gros travaux à effectuer sur son habitation et demande s'il peut les entreprendre dans un avenir proche.

Il demande également quelles seront les nuisances pendant les travaux pour sa famille.

### **11) M. Alain GODART, LES AGEUX**

Monsieur Godard cultive la parcelle située au niveau du PK 74.

C'est un champ de bonne terre agricole.

Il demande comment sera calculée la compensation des pertes agricoles

### **12) M. DAUGUET, Maire de PONTPOINT**

Monsieur le Maire de Pontpoint a appelé au téléphone pendant la permanence.

Ne pouvant se déplacer ce jour il enverra ses observations par mail.

Celles-ci concernent notamment la servitude marchepied et l'information de la population.

Il souhaiterait effectivement que cette information soit vulgarisée et complète auprès de la population

### **13) Mme Carole CLEMENT, Adjointe au Maire, Pontpoint**

Suite aux lectures et réunions sur le projet, je tiens à soulever différents points de ce projet qui sont préjudiciables à notre environnement (au sens social et naturel) à notre mode de vie et à ses transformations en cours.

De par son ampleur et son tracé, ce projet impacte de façon significative nos terres agricoles à Pontpoint. Ainsi outre le préjudice pour nos agriculteurs, nous, citoyens et élus, subiront également un grand préjudice. En effet, les inondations prévisibles, voire noyade des terres fertiles impacteront de façon importante nos projets de circuit courts pour la population et nos écoles.

Quelles sont les compensations prévues en terres fertiles de proximité et en termes financiers ? Notre environnement naturel, promenade, nature, visuel, faune et flore sera victime de ce projet d'ampleur. Le préjudice pour les générations actuelles et futures est énorme. Pensez-vous sérieusement que cela corresponde aux attentes des citoyens de Pontpoint, de l'Oise, de France et d'Europe ?

L'économie (si tant est qu'on puisse arguer d'un réel intérêt économique pour notre population locale, régionale ou même nationale) doit-elle primer devant l'intérêt général et la préservation de nos habitats au sens large.

Ainsi l'utilité d'un tel projet est-elle posée ! Y a-t-il un besoin national chiffré de passage de péniches d'une telle dimension ?

Ce besoin est-il chiffré en nombre, volumes concernés et ce pour les entreprises françaises ?

Ce transport ne pourrait-il pas être fait par la SNCF ? Sinon pourquoi ?

Quels pourcentage comparés d'entreprises françaises versus entreprises européennes avec volume, chiffres d'affaires comparés.

Est-il nécessaire de faire circuler des péniches d'un tel volume ?

Quoi qu'il en soit ce type de projet est en totale contradiction avec une volonté et une politique nationale de relocalisation.

#### **14) MM DELAMOTTE Jacques et Hubert (conseiller municipal), agriculteurs, producteurs de fraises**

Rejet pour le projet MAGEO et l'emprise de l'étang N°5 pour l'évacuation des matériaux de l'Oise

- nous sommes très inquiet quant à la composition des matériaux extraits de l'Oise : métaux lourds ? Déchets polluants ?

Il y a quelques années les rejets dans l'Oise n'étaient pas aussi contrôlés qu'aujourd'hui, mais tous ces polluants se sont certainement déposés dans le lit de l'OISE.

- nous demandons à ce que chaque camion ou barge transportant ces matériaux soit analysé et que les résultats soient consultables par les agriculteurs, élus et habitants de Pontpoint.

- quelles sont les conséquences sur les niveaux de la nappe phréatique et sur la faune en place ?

- Comment sont acheminés les matériaux depuis la l'Oise ?

- Perte d'une zone naturelle pour la faune aquatique les réserves migratoires des oiseaux

- quelles sont les compensations financières qui doivent indemniser la perte de l'étang numéro cinq pour la municipalité de Pontpoint et stockage de polluants

- pas d'information suffisante et de débat public pour cause de COVID-19. La Covid a tout plombé supprimant toute opposition, la visioconférence n'est pas acceptable

- changement de paysage pour les habitants de pontpoint.

#### **15) M Bruno DAUGUET, maire de Pontpoint**

Concernant la concertation en elle-même : Les tablettes installées en mairie de Pontpoint ont régulièrement dysfonctionné (impossibilité d'accéder aux documents ou temps d'attente pour ouvrir un fichier de plusieurs dizaines de minutes), ce qui n'a pas permis à nombre de mes administrés d'accéder aux documents souhaités.

Les informations très touffues n'ont fait l'objet d'aucune synthèse, ce qui fait qu'en l'absence de synthèse sur les impacts par commune par exemple, les habitants n'ont pas été bien informés car il est matériellement impossible pour le grand public et même les élus de passer plusieurs jours à lire l'ensemble des documents.

Nous, élus avons demandé qu'une personne de VNF, viennent nous présenter spécifiquement en mairie de Pontpoint ou par visio les sujets relatifs à notre commune, ce qui n'a jamais été fait. Nous sommes toujours en attente d'une rencontre bilatérale VNF avec la Commune de Pontpoint et nous renouvelons ici cette demande.

Des informations aussi diluées, sans concertation réelle commune par commune pour apporter les précisions voulues donne une impression légale de concertation qui n'est pas réelle dans les faits. Pourquoi aussi peu de transparence ?

Concernant notre plaine agricole, elle va sur la commune de Pontpoint être largement réduite par l'élargissement de l'Oise alors qu'il s'agit des terres les plus fertiles de la commune. On parle de compensations financières mais ce que veulent nos agriculteurs c'est de la compensation foncière car c'est leur outil de travail. Quid des projets communaux et environnementaux de relocalisation et de circuits courts alors que même si compensation foncière il y avait, celle-ci se ferait en dehors du territoire de la commune ? Quel impact sur la consommation foncière de la CCPOH qui dans le cadre du SCOT risquerait de se voir ainsi entraver dans le développement de ses projets économiques ? Des compensations sont—elles prévues à ce sujet.

Qu'est-il prévu pour compenser la réduction d'une surface de 6 hectares d'un espace naturel sensible situé dans la boucle de Pontpoint ? Nous, élus de Pontpoint, exigeons une réelle compensation.

Concernant les remblais, la commune de Pontpoint est également concernée par le comblement partiel de l'étang N°5, propriété du SCSNE par des matériaux issus du canal. Des

discussions en cours projettent d'utiliser plutôt les remblais de Magéo pour réduire les distances.

D'un point de vue économique, les usagers de des quais de la ZA Moru-Pontpoint tel par exemple l'entreprise SAMIN verront leur activité impactée pendant les travaux en raison du rescindement et du déplacement du quai. Qu'est-il prévu comme mesures compensatoires ?

Nous demandons que ces travaux sur les quais prennent en compte le nécessaire accès dans de bonnes conditions des piétons et vélo sur la servitude de marchepied qui est une obligation légale du pont de l'autoroute à Moru-Pontpoint jusqu'à l'accès de la voie verte au niveau des l'étang du Quesnoy et de la réserve de l'oiseau.

Au niveau de l'habitat, les impacts du rescindement semblent concerner plusieurs habitations dans le secteur de l'Evêché à Pont Sainte Maxence et Pontpoint. Plusieurs habitants de Pontpoint m'ont fait part, ne pas avoir été concertés individuellement, n'avoir eu aucune réponse précise lors d'entrevue avec le commissaire enquêteur et ne toujours pas savoir, les impacts exacts et les compensations prévus. Nous exigeons des réponses à la hauteur pour ces familles.

En termes de nuisances sonores, et visuelles et environnementales, pendant et après les travaux, je ne retrouve dans l'étude aucune quantification. Comment dans ce cas évaluer correctement les compensations qui devront être apportées à la collectivité ?

Concernant la réfection des berges, il nous a été répondu qu'au-delà du DPF (Domaine Public, Fluvial) l'entretien des berges reviendrait aux collectivités et aux riverains. C'est évidemment un point qui nous inquiète au plus haut point au vue de la charge financière gigantesque que cela représente. Il est indiqué que ces travaux conséquents de réfection contribueront à améliorer leur durabilité.

Nous exigeons des garanties solides à ce niveau avec des vérifications techniques réellement indépendantes après les travaux projetés au niveau de la résistance et de la durabilité des matériaux. VNF est-elle réellement en mesure de nous garantir que les nouvelles berges résisteront au batillage intensif de façon pérenne? VNF doit s'engager à assurer les réparations et l'entretien de ces berges sur des durées longues. Le temps d'avoir suffisamment de recul sur les conséquences induites parfois à long terme de ces travaux lourds.

Concernant la question des voies douces, je vous informe en tant que vice-président de la CCPOH pour le transport et les nouvelles mobilités qu'il a clairement été établi dans notre schéma cyclable que les aménagements en voies vertes ou pistes cyclables des 2 berges de l'Oise et particulièrement du chemin de halage entre Pont Sainte Maxence et Verneuil en Halatte étaient identifiées comme les plus prioritaires et stratégiques pour notre territoire.

Les travaux Magéo retardent toutes possibilités d'aménagement pour plusieurs années. Ainsi à titre de compensation, nous souhaitons que VNF engage les concertations avec les propriétaires privés et publics et participe financièrement afin que ces 2 berges soient rendues à un usage de mobilité douce le long de l'Oise.

La passerelle Jean Biondi au niveau de Verneuil en Halatte est une passerelle qu'il est absolument nécessaire de conserver et de rénover car son usage dans le cadre du développement des mobilités douces est stratégique. De même une passerelle entre le port fluvial de Longueuil appelé à se développer et l'autre rive coté Moru-Rhuis trouverait tout son intérêt.

il est ainsi demandé une concertation individualisée avec les élus de Pontpoint, pour répondre à toutes ces questions sur ce projet majeur en termes d'attractivité et d'impact sur notre territoire.

## **16) MMme LHERMITTE JB, Jean Paul et Vanessa**

Concernant l'emprise sur le foncier agricole, qu'en est-il d'une hypothétique réserve foncière pour Pontpoint ?

Plusieurs cessions d'exploitations ont eu lieu dans le secteur de Pontpoint, mais MAGEO n'a visiblement pas jugé bon de s'en servir comme réserve foncière...

Le projet MAGEO va se réaliser en parallèle de deux autres projets de grande ampleur sur la commune de Pontpoint (projet de remblais d'un étang pour CSNE et projet d'endiguement pour entente Oise-Aisne). Il serait peut-être judicieux de mesurer les impacts globaux de ces trois projets mis bout-à-bout pour la commune de Pontpoint et prendre les mesures nécessaires. Parce que pour le moment visiblement chacun travaille dans son coin.

Quid des nuisances sonores et pollutions de l'air... Que vont engendrer ces flux de navires qui n'existaient pas jusqu'ici. Quelles retombées positives pour notre commune et ses alentours.

## **VERNEUIL EN HALATTE**

### **17) Mme HANQUEZ Emilie**

Au niveau du bassin d'écrêtement, est-ce que le projet prévoit la possibilité d'une promenade pour cyclistes et piétons accessible au bout du chemin de la voirie Jeanette, pour récupérer les berges et longer l'Oise jusqu'à la passerelle J. Biondi (rive gauche)

Sinon est-ce possible de créer un sentier de plaisance accessible au public ? Pièce F2 page 201, il est mentionné l'aménagement d'une promenade qui s'intègre harmonieusement dans l'environnement.

Aujourd'hui l'accessibilité au public est réduite (uniquement à la voirie Jeanette), il est essentiel de pouvoir la développer pour valoriser cet espace naturel à fort potentiel.

### **18) M Guy MAZURIER**

Je souhaiterais être informé sur les expropriations envisagées pour ce projet. Un de mes terrains se trouve sur une berge, à savoir, parcelle N°55 Fortes terres d'helmont. Une 2ème parcelle se trouve la zone d'écrêtement.

### **19) Mairie de Verneuil en Halatte**

Voir observation n°12 du registre dématérialisé

### **20) Société Archéologique, historique et géographique des amis du Vieux Verneuil**

Depuis plus de 40 ans, les amis du vieux Verneuil cherchent à faire connaître et à préserver le riche patrimoine de Verneuil et ont publié, sur son histoire, une centaine de revues et un livre.

Ils tiennent donc à signaler que le long de l'Oise se trouve un patrimoine gallo-romain important

- il s'agit en particulier de L'Oppidum du Tremblay, classé monument historique en 1950 : lieu stratégique des gaulois et des Romains qui domine la rivière de près : des fortifications et des tombes gauloises et ont été découvertes ainsi que de nombreux objets dont certains récoltés lors du dragage de l'Oise en 1949, notamment une épée de l'âge de bronze

Il n'est donc pas impossible que lors des opérations de rescindement et d'approfondissement du lit de l'Oise l'on trouve d'autres objets d'intérêt archéologique, ancien ou moderne, au fond de la rivière ou sur ses berges, notamment un emplacement des deux anciens gués de Verneuil, celui du bac et celui de Brenouille à Maubuisson.



- d'autre part, dans la plaine basse se trouve la "villa" gallo-romaine au lieu-dit Bufosse face à la ferme de Maubuisson : cette très grande ferme antique (une des plus grande de Picardie) à gardé des vestiges importants (premier siècle avant Jésus-Christ- Ve siècle après Jésus-Christ) préservés par la commune est ouverts aux visiteurs tout au long de l'année. Il n'est pas impossible également que de nouveaux vestiges soit découverts lors des travaux, ce qui occasionnerait des retard dans la réalisation du projet MAGEO. Les amis du vieux Verneuil espère donc que les travaux de MAGEO ne causeront pas de dommages à ces vestiges dignes d'intérêt pour l'histoire et qu'ils seront préservés et mis en valeur pour le bonheur des visiteurs, en particulier des scolaires qui découvrent concrètement, chaque année, la vie de leurs ancêtres.

## **21) Mairie de Beaurepaire**

Les représentants de la commune de Beaurepaire ne sont pas opposés au projet MAGEO mais toutefois ils ont un avis négatif sur la méthode de déclaration d'utilité publique qui permettra ensuite les expropriations.

Nous attendons de VNF, plutôt une méthode de considération des propriétaires (privé et mairie) avec des contacts directs et des engagements écrits signés, qui prennent en compte les destructions prévues, qui répondent à nos attentes et interrogations et qui portent leurs responsabilités.

Nous attendons des engagements de réelles compensations, de remise en fonction et de prise en charge pour les impacts suivants :

### **1 COMPENSATIONS des SURFACES DETRUITE**

L'évidence règlementaire la plus importante est que les deux exploitants agricoles de notre commune, aient de réelles compensations de surfaces équivalentes à la perte de leur terre de culture par le biais de leur propriétaire.

Compensation pour la perte des surfaces liée au raboutage et reprofilage des berges ainsi qu'à l'emprise du canal d'amenée.

Ces deux exploitations agricoles sont de très petites tailles et de production laitière.

Elles ont besoin de surfaces pour cultiver la nourriture pour leurs cheptels.

Nous demandons que les deux exploitants agricoles soient écoutés et bénéficient d'une garantie ferme et définitive sur la compensation au moins égale aux pertes, afin que ces exploitations agricoles puissent continuer à vivre.

Nous leurs apporterons tout notre soutien.

### **2 LES BERGES**

Le projet prévoit le reprofilage d'une partie de berge sans enrochement.

Nous demandons que le projet prévoie le reprofilage de toute la berge avec enrochement.

Sans enrochement, l'affouillement au niveau des sables déstabilisera la berge et ne fera qu'accroître son recul. La crainte est de subir à long terme une érosion importante de la berge au-delà de l'emprise prévue aujourd'hui.

### **3 RESTITUTION des BERGES aux COLLECTIVITES après travaux**

Le projet prévoit la restitution des berges aux collectivités après travaux.

Le conseil municipal est fermement opposé à cette restitution.

L'entretien de berges représentera des coûts que notre commune ne pourra pas supporter.

Le projet MAGEO étant imposé par l'Etat nous estimons que ce dernier doit assumer toute sa responsabilité et les dépenses afférentes.

Nous refusons en bloc la restitution des berges aux collectivités.

### **4 LE CANAL d'amenée**

Le canal d'amenée (fossé d'alimentation du site d'écêtement des crues de Verneuil en Halatte) est prévu sur Beaurepaire.

La prise d'eau est située au droit du hameau de Heumont (commune de Beaurepaire) à l'amont proche des étangs de Verneuil en Halatte.

Ce canal, non seulement détruit une zone agricole mais de surcroît n'emprunterait pas le fossé déjà existant parallèle au projet.

Nous refusons que ce canal ne suive pas le fossé existant et détruise une surface supplémentaire qui pourrait être conservée.

## 5 LA RECONSTITUTION des CHEMINS après création du canal d'aménagé

La création du canal d'aménagé coupera deux chemins d'accès aux zones agricoles.

Nous demandons le rétablissement de ces deux chemins, dont deux ponts, en prévoyant une résistance aux fortes charges agricoles et avec protection prévue pour le passage des vaches afin accéder aux pâtures.

Sans le rétablissement de ces chemins, les deux agriculteurs de notre commune ne pourront plus accéder aux espaces agricoles qui seront situés entre la rivière Oise et le canal d'aménagé.

Nous regrettons aussi dans ce vaste dossier, de ne pas avoir de fiches récapitulatives par commune.

Pour trouver les éléments concernant notre commune, nous devons parcourir de très nombreuses pages qui ne nous concernent pas.

Ce dossier étant relativement complexe et volumineux, la liste de nos remarques est non exhaustive et nous ne manquerons pas de le faire savoir si nécessaire.

Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir prendre en considération toutes nos remarques.

# VERBERIE

## **22) M FAUCILLE Jean et Nicole**

Je tiens à attirer l'attention de la commission sur le fait que l'élargissement de l'Oise va entraîner de nombreuses nuisances, notamment sonores, à cause des camions. Il est donc impératif que soit construit un nouveau pont pour désengorger cet afflux de passages au niveau routier.

## **23) Madame LIETIN., Adjointe à l'urbanisme, Commune de VERBERIE**

Remis ce jour les pièces suivantes:

1. courrier de la Commune à VNF en date du 24/02/21
2. CR de la réunion du 22/03/21 à ARC établi par l'ARC
3. CR de cette même réunion du 22/03/21 à ARC établi par ARTELIA intervenant pour le compte de VNF.
4. Courrier de VNF à la commune en date du 02/04/21 en réponse au courrier du 24/02/21

Délibération du conseil municipal du 14 avril 2021

Monsieur le Président de séance rappelle à l'assemblée que lors de sa réunion du 17 février 2021 le conseil municipal a déjà émis un avis sur le projet MAGEO transmis à VNF par courrier du 24 février 2021. Une réponse en date du 02 avril a été adressée à la commune. Nous y prenons acte de l'engagement de VNF :

- de ne pas impacter l'entrée de la STEP (Station d'Épuration des eaux usées), le mur du château ou leurs accès.

- de rétablir, dans le cadre du projet, les cheminements, pistes cyclables et réseaux existants qui seraient impactés par celui-ci.

Pour le reste, la lettre du 2 avril se cantonne à des généralités et ne contient pas d'autres engagements précis.

Dans le compte-rendu de VNF transmis le 9 avril, concernant la réunion du 22 mars, VNF affirme qu'il a déjà modifié le projet avec la mise en place de palplanches pour préserver le chemin, les réseaux et le mur du château.

Il reste cependant pour Verberie 14 points d'inguiétude et de vigilance :

1. En ce qui concerne les réseaux et la STEP. le chantier ne doit pas interrompre les fonctionnalités qu'ils assurent. L'accès Poids Lourds à la STEP devra notamment être maintenu pendant la totalité des travaux.

2. il doit y avoir un engagement clair et des informations précises (contact, ...) en ce qui concerne l'emploi local dont l'emploi de personnes en insertion par l'activité économique pendant le chantier.

3. Nous demandons l'utilisation exclusive de la voie d'eau pour les travaux de rescindement en zone urbaine de Verberie et l'évacuation de la totalité des déblais, mode qui pour le moment est seulement « privilégié ».

4. La localisation des sites de stockage provisoires et définitifs des déblais doit être portée à notre connaissance.

5. Compte—tenu de la configuration de la commune, nous demandons dans tous les cas a ce que l'évacuation des déchets ou l'apport de remblais par la voie routière ne traversent pas la zone urbaine de la commune.

6. Des aires d'attente sont prévues de part et d'autre de chacune des zones d'alternat (en aval et en amont de notre commune). Ce n'est pas parce qu'elles n'ont pas vocation à accueillir des bateaux sur de longues périodes d'arrêt que ceux-ci ne déposeront pas leurs déchets notamment s'ils stationnement pour la nuit. Nous demandons que des garanties soit apportées sur l'impossibilité de déposer des déchets ou la mise en place d'un dispositif de collecte assuré par VNF.

7. Contrairement à ce qui est inscrit dans le dossier de l'enquête publique, la commune n'a jamais été consultée sur le projet baptisé "les planches d'exploration de Verberie". Par ailleurs, la page 93 de la pièce 0 du dossier si elle localise ce projet, n'en donne aucun descriptif précis si ce n'est que l'entretien sera à la charge de la commune. Nous demandons que ce projet soit élaboré en concertation avec la commune tant pour sa localisation que pour sa définition.

8. MAGEO aura presque 8 hectares d'emplacements réservés sur Verberie. La lecture du dossier ne fait apparaître aucune aide ou aménagement a titre compensatoire sur la commune. Le quai situé sur la rive gauche de l'Oise et en entrée de ville a Verberie, juste en amont du pont sur l'Oise nécessite un réaménagement. Nous demandons à MAGEO une aide pour un projet qui valorisera les berges de l'Oise en agglomération. Dans la lettre du 2 avril VNF écrit pour argumenter son refus d'apporter une aide '. "Les dispositions législatives et réglementaires en vigueur ne permettent pas d'envisager la prise en charge même partielle d'aménagements qui ne seraient pas liés directement au projet MAGEO". Cet argument ne tient pas car le projet baptisé "les planches d'exploration de Verberie" n'est pas directement lié au projet MAGEO. ou alors s'il l'est, la rénovation du quai de Verberie l'est également.

9. L'association de pêche de Verberie, l'AAPPMA la Sautriaute, compte plus de 400 adhérents. Nous demandons, sur le territoire de la commune, la réalisation d'aménagements définis en concertation avec l'association.

10. Un effort conséquent doit être fait par MAGEO pour que les reboisements prévus s'effectuent sur les communes où les arbres ont été coupés. En cas d'impossibilité, il est nécessaire que le projet MAGEO s'engage à la justifier.

11. Concernant le captage. le dispositif de suivi doit être décrit avec précision. Le même dispositif

de suivi que sur le captage de l'hospice a Lacroix Saint Ouen doit être mis en œuvre. La lettre du 2 avril mentionne deux campagnes de mesures déjà réalisées par des hydrogéologues ayant émis des avis. Les résultats des campagnes et les avis des hydrogéologues doivent être communiqués dès maintenant à l'ARC et à la commune.

12. Concernant l'impact lié au bruit, même si celui-ci est réglementé, un diagnostic sonore sur les secteurs les plus sensibles à court, moyen et long terme était prévu pendant les études d'avant-projet. Nous demandons à en connaître le résultat.

13. Sur Verberie des propriétaires vont être expropriés. il est indispensable qu'ils soient correctement indemnisés et ce. d'autant plus qu'il s'agit de familles modestes. Des bateaux amarres vont perdre leur Convention d'Occupation Temporaire (COT). Nous demandons à ce que leurs propriétaires soient indemnisés des aménagements importants de type duc d'albe qu'ils ont dû installer.

14. A proximité de la commune, MAGEO va entraîner le développement de la plate-forme multimodale de Longueil Sainte Marie et des implantations logistiques, ce qui créera des emplois et limitera globalement la progression du nombre de Poids Lourds sur les routes. Toutefois, par endroit et notamment aux abords de la plate-forme et des implantations logistiques, le projet entraînera l'accumulation de ceux-ci. Les poids Lourds sont déjà une plaie dans la commune où ils empruntent une voirie ancienne étroite de centre ville pour traverser le pont sur l'Oise. Il est donc absolument nécessaire qu'un réseau routier adapté et un pont supplémentaire sur l'Oise soient construits pour qu'ils ne traversent plus la zone urbaine de la commune. Leur passage rend la vie des riverains insupportable par les nuisances qu'ils créent et l'insécurité qu'ils engendrent. Ce projet ne peut laisser de côté ce problème majeur qu'il amplifie.

Le conseil municipal,

Oui l'exposé de Monsieur le président de séance,

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des membres présents et représentés,

exprime un avis favorable au projet MAGEO sous réserve que les 14 points détaillés ci-dessus soient expressément et très sérieusement pris en compte avec des engagements précis, avant l'enquête publique sur les aspects environnementaux.

#### **24) Monsieur Christian FETILLEUX**

Ce jour samedi 24 avril 2021, je déclare ne pas être contre le projet, mais souhaite avoir plus d'infos sur les modalités du chantier à venir: impact environnemental et paysager, la circulation et l'accès chantier des engins et poids lourds ainsi que les nuisances sonores.

#### **25) Mme Beatrice SCHAEFER, Vice Présidente SSAPP (Saint Sauveur à Pleins Poumons)**

Remis ce jour les pièces suivantes

-Texte: observations de l'association SSAPP Saint Sauveur à Pleins Poumons comprenant les questions suivantes

##### **1. PREAMBULE**

###### Questions :

comment l'évaluation du transport des matières "en vrac" a-t-elle été faite et comment va-t-elle-être revue au regard de l'évolution actuelle de l'économie  
comment le transit des conteneurs pourra-t-il développer l'économie locale  
quelles relations entre les collectivités locales et les gestionnaires de l'ensemble du canal

##### **2. CREUSEMENT DU LIT DE L'OISE**

###### Questions :

- nature des terres excavées
- mode d'évacuation
- modalités de dépôt de ces terres

### 3. ALIMENTATION EN EAU SUITE AUX TRAVAUX MAGEO

#### Question :

mode d'alimentation en eau

### 4. OBSERVATION sur tronçon entre VERBERIE ET ARMANCOURT

#### Questions :

comment seront entretenus les chemins contigus à la rivière

comment seront entretenus les ouvrages d'art (Ponts...)

comment seront gérés la collecte et l'évacuation des déchets flottant, dépôt, des marinières

etc..

PHOTO 1 ET 2 : Pont SNCF entre VERBERIE et La Croix, État actuel : structure et aspect

PHOTO 3: rive de l'Oise à proximité de l'embouchure de l'Automne, eaux moussantes déchets flottants, déchets déposés

PHOTO 4: déchets et infrastructures ruinées

PHOTO 5 état de la végétation si cette partie entre RHUIS et VERBERIE sera remaniée

la photo montre l'état de la végétation tout le long de la rivière

### **26) MR LOIRE Noël, adjoint à la mairie de CHEVRIERES**

Notre village vit sur un Marais et au-dessus du Marais

Nous avons deux exutoires des eaux pluviales et de ruissellement

1. Le Ru de Nancy côté de LONGEUIL Sainte Marie

2. le Ru de la flamme Paquet côté HOUDANCOURT qui passe par le pont à Brebis quand il sera remis en état

Nous venons vers vous pour une prise en considération des 2 écoulements dans les meilleures conditions pour notre village, considérant que les pentes sont très faibles.

Nous sommes très étonnés de ne pas être pris en considération concernant nos écoulements qui sont primordiaux pour nos administrés.

### **27) Mme Eve NOTTET, Bateau DROOGDOK, 12, allée des SOUPIRS, 60410 VERBERIE**

Propriétaire d'un terrain en bord d'Oise de 800 m<sup>2</sup> au bout duquel est amarrée ma péniche (sous convention d'occupation temporaire auprès de la VNF) qui sera impactée par les travaux (T4), j'aimerais savoir

1. quand je devrais quitter les lieux ? qui contacter pas être déplacée? Mon envie était de rester le plus proche de Verberie où ma fille va à l'école et où nous sommes impliqués dans la vie sociale, associative...

2. comment se passera l'estimation de mon terrain?

3. Sur mon terrain, j'ai deux chalets, ainsi qu'une installation pour mon bateau (Ducs d'albe) et passerelle) , comment cela pourra-t-il être déplacé sur le nouveau terrain qui me sera proposé?

4. Dois-je chercher par mes propres moyens un nouveau lieu ou me sera-t-il proposé une alternative?

5. Quels sont les organismes à contacter?

### **28) Mme Pascale NANCEL, Verberie**

N'ayant pas la possibilité de me déplacer durant vos heures d'ouverture, j'aimerais néanmoins vous faire part de mon inquiétude face à l'aménagement du grand canal.

En effet nous habitons rue du port et sommes confrontés à un flux incessant de poids-lourds (augmentation constatée après la signature d'un nouveau contrat Brézillon mais nuancé depuis le confinement ...) ce qui nous laisse augurer des temps difficiles.

Le nombre de ces poids-lourds ne va-t-il pas encore augmenter pendant les travaux ? Et après ?

Le grand canal doit libérer les routes mais à quelle hauteur les péniches vont-elles être déchargées, pour continuer la cheminement sur la région parisienne et Paris ?  
Verberie risque-t-il d'être impacté ?  
N'y a-t-il pas la possibilité de construire un pont afin d' épargner notre ville ?  
À l'époque où nous vivons comment peut-on encore laisser de telles nuisances être supportées par la population.  
J'imagine un camion traversant notre commune, perdre le contrôle dans ces si petites rues, quelles dégâts humains et matériels pourrait advenir ?  
Les enfants utilisent le trottoir six étroits à de nombreux endroits, sans parler de la pollution néfaste pour les poumons...

## CREIL

### **29) Mme BOUTROUE Marie France, conseillère municipale de Villers Saint Paul**

Les points qui m'intéressent

- Transport de marchandises en direction des entreprises et au départ des entreprises notamment avec l'ouverture d'un 3<sup>ème</sup> four de l'incinérateur
- Transport modal, en particulier de Rieux, Brenouille, Villers Saint Paul et Creil, eco port (ec'eau port) pour désengorger la circulation routière
- Adapter le chemin de halage et le développer pour permettre aux habitants de pouvoir se promener tant à pied qu'en vélo et réhabiliter la passerelle Biondi à la fois pour les promeneurs et éventuellement les salariés qui travaillent de chaque côté des berges
- Le port de déchargement actuel pourrait être développé »

### **30) Mr Jean-Claude VILLEMAIN, maire de Creil**

demande que le chenal soit recalculé afin d'avoir un impact minimum dans la traversée de Creil (Spécifiquement au droit du collège Michelet et de la place F Mitterrand et du château de Creil XIV ème siècle). La ville de Creil souhaite que les rives soient paysagées, même les palplanches. Autre point à réétudier : l'entrée de l' « Ec'eau port » qui devrait être l'objet de travaux simultanés (Ville-VNF) en non ville en premier et quelques années après VNF. Une coordination plus forte est nécessaire pour une plus grande sécurité ultérieurement et une économie substantielle

### **31) Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise du 25 mars 2021**

Le conseil communautaire à l'unanimité décide

- de prendre acte du tracé et des travaux qui vont être entrepris
- De demander qu'une réelle concertation soit enfin instaurée entre VNF et les élus de l'ACSO pour prendre en compte les impacts non négligeable que cet ouvrage va entraîner sur les espaces publics des communes traversées
- De solliciter l'intervention financière de VN F pour accompagner les travaux importants liés à l'aménagement des espaces publics qui devront s'adapter au nouveau chenal et aux modifications des berges
- De demander que le chemin de halage puisse faire l'objet de concertation avec les propriétaires publics et privés en lien avec VNF afin qu'il soit rendu à un usage de mobilité douce le long de l'Oise
- De donner un avis favorable au projet en tenant compte des attendus exposés ci-dessus

### **Projet EC-EAU PORT**

Le projet de l'Ec-Eau Port Fluvial s'inscrit dans l'objectif porté parla Ville et l'intercommunalité,

de recycler le foncier industriel en déshérence pour développer de nouveaux quartiers en « cœur de ville » tournés sur l'Oise, à proximité de la gare pour « reconstruire la ville sur la ville ».

Le site de 6Ha concerné par le projet, notamment, la friche « Vieille Montagne » a fait l'objet de plusieurs études environnementales qui ont permis d'étudier la faisabilité d'un tout nouveau quartier d'habitat, en bord d'Oise, organisé autour d'un port de plaisance fluvial.

L'objectif à travers ce projet est de conforter le lien entre la Ville et la rivière et de faire de la ville de Creil un véritable nœud de connexion à grande échelle en attirant plaisanciers et nouveaux habitants. Cette nouvelle escale le long de l'Oise peut, en effet, constituer une étape clé dans la concrétisation d'un nouvel axe économique et touristique autour de la rivière. La valeur patrimoniale et touristique du projet Ec-Eau Port Fluvial a d'ailleurs reçu la reconnaissance du ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie qui lui a décerné en 2015 le premier prix du « Port Exemplaire de France ».

Le projet de l'Ec-Eau Port est aussi au cœur des projets de renouvellement urbain engagés sur le territoire. Il constitue une des premières pierres du projet « Gare cœur d'agglomération » et s'inscrit dans le nouveau positionnement stratégique du territoire vis-à-vis de la dynamique des projets d'envergure nationale (Creil-Roissy, Canal Seine Nord) et cœur de Ville. Il garantit la pérennisation des projets de renouvellement urbain en cours sur les quartiers des Hauts de Creil en transformant l'image de la ville, notamment de son cœur de ville, aujourd'hui porte d'entrée des problématiques sociales rencontrées dans les quartiers.

Le projet de l'Ec-eau port fluvial est clairement inscrit dans le PADD du PLU de la Ville comme un projet majeur pour répondre aux enjeux programmatique et urbain identifiés pour la Ville. Compte tenu de l'ampleur du projet sa mise en œuvre a été programmée par tranche. Au regard de son interface avec le projet MAGEO, à chacune des étapes, les services de VNF ont été étroitement associés.

Entre 2013 et 2015, la ville a mené une concertation avec la population et les acteurs institutionnels, et a réalisé les études de faisabilité techniques et financières et l'ensemble des démarches nécessaires à la création de la ZAC (délibération de mars 2015), au choix du mode opératoire et au planning de l'opération.

Tout au long de cette première phase, la Ville a associé les services de VNF qui ont conforté la faisabilité et l'intérêt de créer un port fluvial de plaisance sur ce secteur à Creil.

En 2016, les études opérationnelles ont donc été lancées, ainsi, dès la rencontre intervenue en janvier 2017 avec VNF sur le projet MAGEO (voir CR ci-joint), la Ville a insisté sur le fait que les travaux prévus par MAGEO sur le quai d'Aval ne pouvaient pas impacter la réalisation du projet « Ec-Eau port » déjà très engagé. La Ville et VNF s'étaient donc entendus sur la nécessité de mettre en relation les maîtres d'œuvre des deux projets afin d'affiner les choix techniques des défenses de berges sur le secteur quai d'Aval qui jouxte le projet.

Malgré l'association régulière de VNF et MAGEO aux études de conception de la ZAC, le procédé de défense des berges exposé par la maîtrise d'œuvre de MAGEO, lors de la dernière rencontre, sur ce projet le 24 février 2021, s'avérait être incompatible avec celui retenu pour la ZAC EC-EAU PORT.

Au regard du planning des travaux de la ZAC, notamment le démarrage des travaux du creusement de la darse à l'été 2021, Les services de VNF se sont mobilisés avec leur maîtrise d'œuvre pour étudier un procédé de défense des berges compatible avec le projet de la Ville.

La Ville réaffirme la volonté que l'étroite collaboration qui vient de s'engager entre les services de VNF et de la Ville soit poursuivie de manière à n'impacter, ni le coût, ni le planning de ce projet majeur pour l'Agglomération.

## JAUX

### **32) Mr James HARDIVILLIER**

- aucun plan n' est lisible dans le détail et ceux-ci ne permettent que des suppositions
- exigences de la commune :

Le respect de l'existant qui représente l'âme de la commune :

.Une étude a été faite par VN F et des engagements ont été donnés lors de la réunion.

.Elle consiste à conserver quelques anneaux dans le sens du courant et placer les autres bateaux dans la darse .Le curage de celle-ci représente environ une épaisseur de 1 m à évacuer et de créer une forme susceptible de chasser le sable à venir

.la descente pour la mise à l'eau des bateaux peut-être déplacée dans la darse.

. Si la mise à disposition des berges est provisoire comme mis en avant par MAGEO., il en résulte que la durée minimum d'origine était de 10 ans moyennant une rémunération d'environ 2500 euros par an. Que la remise en cause de cette location va susciter une sévère opposition surtout que cette situation existe depuis 40 ans environ

. Il existe au point kilométrique 91,200 un pont construit en pierre et datant d'environ 250 années. Il est impératif de le maintenir en place ou de le reconstruire à proximité dans le même style

. Il existe également autour du point 91,700 un ancrage en béton avec un escalier d'accès ouvert également aux pêcheurs ce point doit être maintenu ou reconstruit

. Les aménagements existant sont absolument nécessaire à la commune. Le port est indispensable à la vie de la commune. Ils ont permis la construction d'un restaurant ,âme de la commune, la création des emplacements nécessaires aux activités et fête communale. La création de cours de tennis et l'extension actuelle avec une aire de jeux a permis aussi la construction d'une salle de sport. Toute modification risque de détruire pour plusieurs dizaines d'années l'équilibre sport et fêtes dans la commune mais aussi la coopération avec l'école

. Dans toutes ces éventuelles modifications il est indispensable de tenir compte du restaurant, du coiffeur, du bureau de poste, des écoles, des associations et de la proximité des cours de tennis et du terrain de football.

L'étude en cours d'une piste verte et vélo permettant l'accès au centre-ville de Compiègne et aux centres commerciaux, zone de loisirs, cinéma, bowling, hôtel, restaurant, jeux d'enfants .

. Il semble aussi qu'une grande partie des espaces boisés et terres agricoles devront être supprimés. Il existe environ 7 ha de disponible sur la commune le long du tracé prévu par MAGEO. Ces terres peuvent avoir également un rôle de compensation pour le maintien des digues anti inondations.

Il est indispensable qu'elles soient intégrées au projet.

-la commune ayant des travaux de protection dus au débordement de l'Oise doit connaître au plus vite les volumes de déblais évacués ( berges et approfondissement du fond). Ces m<sup>3</sup> serviront à participer à la compensation de volume de l'eau

### **33) Mr LAMOUCHE Jacques**

J'ai constaté que MAGEO doit prendre des parcelles de bois qui m'appartiennent.  
Je souhaiterais retrouver la surface équivalente dans la commune de Jaux

### **34) SOCIETE LAFARGE HOLCIM GRANULATS, Mme Chassagnac Delphine**

#### 1. Présentation et avis général

Lafarge Holcim Granulats (LHG) exploite des carrières et produit des granulats dans la plaine alluviale de l'Oise sur le secteur du Compiégnois à destination du marché local du BTP. Les



matériaux extraits de nos sablières, situées sur les communes de Chevrières, Choisy au Bac, Rivecourt et Pimprez, sont transportés par voie fluviale jusqu'à notre installation de traitement implantée sur les communes de Chevrières et Longueil Sainte Marie.

LHG est un acteur majeur du transport fluvial sur la vallée de l'Oise et détient une convention d'occupation temporaire (COT) multisites du domaine public fluvial géré par VNF pour une durée de 10 ans.

Faisant partie des premières flottes privées de France, la pratique du transport de matériaux en vrac par voie fluviale est un principe important pour notre société. Un convoi fluvial de matériaux évite jusqu'à 100 camions sur la route ainsi que plusieurs tonnes d'émissions de CO2.

En ce sens, le projet MAGEO reçoit tout notre soutien sur ses objectifs d'amélioration de l'offre fluviale par l'optimisation des volumes de marchandises à transporter et sur le développement de l'attractivité du territoire autour de la voie d'eau.

Par ailleurs, les travaux à mener dans le cadre de la réalisation de ce projet permettront de dynamiser le territoire, les activités de travaux publics et l'emploi pendant la durée des travaux.

Dans le cadre des différents documents mis en consultation lors de cette enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, nous tenons toutefois à mentionner les éléments suivants pour lesquels nous attendons des éléments de réponses et que ces précisions soient prises en compte dans le développement du projet et sa conception.

## 2. Impact sur les quais privés Lafarge Holcim Granulats

A l'analyse des documents mis à la disposition du publique il apparaît que deux installations classées protection de l'environnement appartenant à LafargeHolcim Granulats et autorisant l'exploitation de granulats sont concernées par le projet MAGEO : la carrière de Rivecourt et la carrière de Chevrières-Longueil Ste Marie.

Les quais de chargement et déchargement rattachés à ces 2 carrières sont directement concernés et impactés par le projet MAGEO sur les biefs de Sarron et de Verberie.

### 2.1. Quai de Longueil Ste Marie – Bief de Sarron

#### 2.1.1. Localisation et fonctionnement du quai privé

Le premier quai est situé à la limite des communes de Longueil Ste Marie et de Houdancourt entre les PK77 et PK78 du projet MAGEO ( $\approx$ PK 77,44) en rive droite de l'Oise (Figure 1 : cercle rouge, et Figure 2-3). Ce quai de déchargement et de chargement de matériaux est concerné par un rescindement de berges de type 3 par le projet MAGEO.

Il est indiqué dans le plan général des travaux du projet de Magéo (Pièce E-Planche 10) que ce quai sera reconstruit (voir légende Figure 1).

Ce quai (Figure 2 et 3) constitue un dispositif industriel et logistique essentiel au bon fonctionnement de nos activités en Picardie et au maintien de l'emploi de nos salariés. L'ensemble des matériaux bruts extraits sur nos carrières de Rivecourt, Choisy-au-Bac et Pimprez transite depuis ces sites d'extraction par l'Aisne et l'Oise jusqu'au quai de Longueil Ste Marie afin d'être traités (lavés et triés) sur l'installation de traitement de Chevrières- Longueil Ste Marie et y être ensuite commercialisés.

En cas d'arrêt temporaire du fonctionnement de notre quai de déchargement-chargement de Longueil Ste Marie pendant les travaux de Magéo, cela risque d'entraîner un fort ralentissement voir un arrêt de la production de nos sites d'extraction (Rivecourt, Choisy-au- Bac et Pimprez) et de notre installation de traitement de Chevrières-Longueil Ste Marie. L'évacuation des matériaux extraits depuis nos sites d'extraction de Rivecourt, Choisy-au-Bac et Pimprez n'est autorisée par arrêté préfectoral que par voie fluviale, ce qui signifie que nous sommes dépendants de la voie d'eau et du bon fonctionnement de notre quai de Longueil Ste Marie.

Seul le site d'extraction de Pimprez autorise une petite portion d'évacuation de matériaux par voie routière mais cela reste limité en volume.

Nous accueillons aujourd'hui sur notre quai de déchargement de Longueil-Ste Marie entre 4 et 5 bateaux par jour, soit environ 1000 bateaux par an ou l'équivalent moyen de 600 kt annuel. Ce rythme peut amener à évoluer en fonction des perspectives du marché du granulat dans les prochaines années et des projets à venir.

De ce point de vue, l'impossibilité pour LHG de maintenir ce dispositif logistique et industriel pendant la phase travaux de Magéo risque de constituer un préjudice industriel, économique et social majeur pour notre entreprise.

Le quai de chargement et déchargement de Longueil Ste Marie fait l'objet d'une Convention

d'Occupation Temporaire entre VNF et la société LafargeHolcim Granulats prévue jusqu'au 30 juin 2028.

### 2.1.2. Possibilité d'évitement du quai privé de LafargeHolcim de Longueil Ste Marie ?

Dans l'état initial du projet Magéo il est précisé (Pièce F3 : page 269), que « seules les sablières et les coopératives agricoles semblent faire un usage régulier des quais référencés ».

Dans ce cas, il est légitime de se demander pourquoi le quai actif de la carrière de Chevrières-Longueil Ste Marie n'a pas fait l'objet d'une mesure d'évitement ?

Par ailleurs, l'état général de la berge actuelle au droit de ce quai est indiqué en bon état dans l'atlas sur « l'Etat général des berges et type de protection en place » (Pièce F3b - planche 8, page 17). Si la berge est en bon état à cet endroit, ne faudrait-il pas l'éviter en la conservant et privilégier les travaux sur les berges en mauvais état actuel, comme celle située en rive gauche de Pontpoint au droit du PK 77,4 ?

Nous souhaiterions que VNF apporte des précisions sur l'analyse réalisée sur les propositions de tracés dans la Pièce F6.

Il semble que le tracé de base (Figure 4 en bleu) ne prévoyait pas de rescinder l'Oise au droit de la berge où se trouve le quai de Longueil Ste Marie. Ce tracé de base évitait initialement le quai privé de LafargeHolcim Granulats sur Longueil Ste Marie.

Dans la pièce F6, qui expose les principales solutions étudiées pour le tracé de MAGEO, il est indiqué en page 47, pour le tronçon H (du PK77 au PK 80.65), que la version V1 avait des enjeux exceptionnels car ce tronçon impactait « 3 bâtiments industriels au niveau de la sablière de PontPoint en rive droite (PK78,20) ».

Il doit y avoir une erreur.

Il n'y a aucun bâtiment en rive droite au PK 78,20, il doit s'agir de la rive gauche ?

Des corrections ou précisions sont à apporter sur ce point, car la seule sablière/gravière/carrière présente en rive droite au PK 78,20 est bien celle de LafargeHolcim sur Longueil Ste Marie au lieu-dit « Parc aux Bœufs ».

Le tracé V2 proposé (Pièce F6, page 47 pour le tronçon H (du PK77 au PK 80.65)) n'aurait plus d'enjeux exceptionnels sur les 3 bâtiments industriels mentionnés ci-dessus (situés en rive droite ou en rive gauche ?) mais aurait pour conséquence de provoquer un enjeu industriel majeur comprenant la destruction de quatre quais de déchargement de «la sablière active de Pontpoint : 2 en rive gauche et 2 en rive droite ».

A aucun moment il n'est clairement fait mention de l'impact du projet sur le quai de Longueil Ste Marie exploité par LafargeHolcim Granulats, située en rive droite de l'Oise, alors que ce quai apparaît dans les éléments cartographiques du Plan Général des Travaux. (Figure 1 : Pièce E Planche10 Page 13)

Nous souhaiterions des précisions dans ce secteur du PK77 à 80.65 notamment sur l'analyse du document F6.

Dans ce secteur (du PK77 au PK 80.65), les quais privés qui doivent faire l'objet d'une « reconstruction » causée par le projet MAGEO, selon la pièce E du dossier, sont en réalité rattachés à trois industries : Alkern, Samin et LafargeHolcim Granulats. Ces trois industriels qui travaillent dans le domaine des matériaux de construction traitent et transforment des matériaux acheminés et commercialisés sur leurs sites par voie fluviale.

Par conséquent, il s'agit ici de trois industriels dont les quais privés sont actifs.

Les travaux de destruction et de reconstruction de ces quais privés impacteront pendant leur durée les activités industrielles et commerciales de ces trois entreprises.

N'est-il pas possible de travailler à une nouvelle proposition de tracé dans ce secteur pour éviter les impacts économiques sur les quais actifs des industriels de ce secteur ?

Quels sont les motifs retenus pour lesquels le tracé de base (en bleu sur la planche ci- dessous) n'a pas été retenu ?

Ce tracé de base en bleu semblait éviter les 3 quais industriels précédemment cités et n'impactait pas de bâtiments alors que la variante 1 (en rouge) vient impacter des bâtiments de la sablière Samin et que la variante 2 (en vert) impacte les 3 quais actifs.

### 2.1.3. Analyse de l'impact du projet MAGEO sur le quai de Longueil Ste Marie

Dans le cas où l'impact sur le quai privé de Longueil Ste Marie (≈PK 77,4 rive droite) ne peut être évité et que le tracé retenu ne peut être modifié sur ce tronçon, nous souhaiterions des précisions sur l'impact que vont avoir les travaux prévus au droit de ce quai.

Dans la pièce F4, qui relate les impacts temporaires, directs et indirects sur les infrastructures de transport et de circulation, il est fait état en page 943 des mesures de réduction prévu sur un quai

nommé « quai à granulats » situé au PK 77,4 en rive droite, qui correspondrait au quai LafargeHolcim Granulats de Longueil Ste Marie.

Vis-à-vis des travaux prévus au droit de ce quai il est indiqué que « l'impact est limité » car le chenal est à une distance moyenne de moins de 15 m du front d'amarrage.

Toutefois, l'impact des travaux de protection des berges liés au rescindement prévu au droit de ce quai ne semble pas analysé, alors qu'il est clairement écrit en Pièce E sur l'atlas cartographique que ce quai sera reconstruit, donc démoli ou déplacé pendant la phase travaux.

La mesure proposée dans la pièce F4 au droit de ce quai est de « reculer le front d'amarrage et de déplacer la sauterelle de chargement » et donc indirectement de la bande transporteuse de déchargement de matériaux.

Cette mesure montre qu'il s'agit d'un impact fort et non un « impact limité » et qu'il y a un fort risque que le quai soit impraticable pendant la phase de travaux.

La description et la durée des travaux prévus au droit des quais privés industriels impactés ne sont pas précisés pour le moment, or si le quai privé n'est pas utilisable pendant plusieurs semaines pour cause de travaux, cela peut avoir une conséquence importante sur l'activité économique des entreprises.

Est-il possible d'avoir davantage de précisions à ce sujet.

Par ailleurs, le coût des mesures annoncées pour la réfection des voiries et le rétablissement des quais et ports impactés est annoncé à 3 800 000 euros (Pièce F4-7.4 Coût des mesures). Notre société souhaiterait savoir si les coûts évoqués à ce jour dans le projet prennent en compte les préjudices causés en phase travaux sur les activités des entreprises qui utilisent des quais actifs (coûts liés aux équipements annexes (bandes transporteuses, électrification, clôtures,...) ensemble des pertes industrielles et troubles commerciaux...).

## 2.2. Quai de Rivecourt-Bief de Verberie

### 2.2.1. Localisation et fonctionnement du quai privé

Le second quai est situé sur la commune de Rivecourt entre les PK84 et PK85 du projet MAGEO (≈PK 84,67) en rive droite de l'Oise (Figure 5 : cercle rouge, et Figure 6 et 7). Ce quai de chargement de matériaux est concerné pour partie par un rescindement de berges de type 3 par le projet MAGEO (Pièce E-Planche 14).

Le quai de Rivecourt est rattaché à l'ICPE carrière autorisée par arrêté préfectoral du 27 avril 2017 et actuellement autorisée jusqu'en 2026. Ce quai permet d'évacuer les matériaux extraits de la carrière de Rivecourt par bateau jusqu'au quai de Longueil Ste Marie.

Le quai est composé de plusieurs infrastructures dont des équipements annexes comme un stockpile, des bandes transporteuses et une sauterelle. L'évacuation des matériaux extraits de la carrière de Rivecourt n'est autorisée que par voie fluviale ; par conséquent l'activité du site de Rivecourt dépend du bon fonctionnement de ce quai et de ses infrastructures (et évidemment du quai de Longueil Sainte Marie vu au point 2.1).

Entre 200 000 et 300 000 tonnes de matériaux partent de ce quai chaque année.

Le quai de chargement de Rivecourt fait l'objet d'une Convention d'Occupation Temporaire entre VNF et la société LafargeHolcim Granulats prévue jusqu'au 30 juin 2028.

Enfin, les travaux sur berge prévus autour du PK85 peuvent toucher le réseau électrique enterré le long du chemin de halage et situé dans l'emprise foncière de la société LafargeHolcim Granulats. Ce réseau alimente le fonctionnement des bandes transporteuses ainsi que le quai de chargement de Rivecourt.

### 2.2.2. Analyse de l'impact du projet MAGEO sur le quai de Rivecourt

La pièce F5 du dossier relate les effets cumulés du projet avec d'autres projets existants. En page 1009 de ce document, la carrière de Rivecourt est mentionnée. C'est de manière erronée que le document affirme « L'autorisation d'exploiter a déjà été obtenue et le site sera remis en état en 2022 avant la fin des travaux de MAGEO ». L'avis de l'AE, mentionné dans ce tableau, a été prononcé par rapport au projet de renouvellement et d'extension de la carrière, qui a été obtenu par arrêté préfectoral le 27 avril 2017, par conséquent la carrière est actuellement autorisée jusqu'en 2026 (et non 2022) et l'ensemble des matériaux extraits est évacué par bande transporteuse puis par voie fluviale via le quai de chargement aménagé sur l'Oise.

L'impact cumulé du projet MAGEO avec l'avis de l'AE de 2014 a été mal analysé, ce qui a pour conséquence une omission du quai privé actif de LafargeHolcim Granulats sur Rivecourt, et de l'activité de la carrière présente au droit des travaux prévus au PK 85 par le projet MAGEO.

Nous souhaiterions avoir une meilleure appréciation des impacts des travaux prévus dans ce secteur dans le projet MAGEO par rapport au quai du PK 84,67 et au transport fluvial des matériaux extraits de notre carrière de Rivecourt.

Par ailleurs, il nous paraît important de préciser ici que les levées de terre présentes au droit du PK 85 n'ont pas pour vocation à être déplacée à ce jour. Il s'agit d'aménagement prévu à l'arrêté préfectoral initial de la carrière de 2003 qui ont pour vocation de permettre une intégration potentielle du site dans le dispositif de lutte contre les crues de l'Oise.

Enfin, un réseau électrique privé court le long de l'Oise sur la parcelle ZD62 de Rivecourt (propriété de LafargeHolcim Granulats) pour alimenter le fonctionnement des installations du quai de chargement bateau et ses équipements annexes (Figure 8).

Les travaux de protection des berges, liés au rescindement, prévu au PK 85 en rive droite, vont provoquer :

- - le déplacement du réseau électrique privé (réseau d'alimentation du quai actif en PK 84,67) à la charge de la société VNF
- - une réduction de la largeur de la berge qui sépare le plan d'eau du Petit Patis et le lit de l'Oise

Concernant les travaux d'aménagement de la berge prévu au PK 85, notre société souhaite s'assurer que VNF aura pris en compte le risque potentiel de capture de l'Oise si la largeur de la berge venait à être réduite entre l'Oise et le plan d'eau dans le cas des travaux prévus par le projet MAGEO.

### 2.3. Planning et durée des travaux de reconstruction des quais ?

Il est fait mention dans la pièce F4, page 229 que les quais des activités industrielles impactés par les travaux du CSNE seront reconstruits.

Néanmoins le phasage et les étapes des travaux de déconstruction et de reconstruction des quais privés impactés ne sont pas mentionnés.

Est-il possible de connaître à quelle date/année ou phase les travaux au droit des PK 77,44 et 84,67 seraient prévus à ce jour, dans les 5 ans du projet MAGEO.

Nous avons pu lire dans les documents que les travaux sur berge sont prévus entre le 15 avril et le 30 octobre de chaque année pour des questions de sécurité et d'accès par rapport aux crues et au ruissellement causé pendant les mois d'hiver.

Or cette période d'avril à octobre correspond aux mois les plus forts de nos activités car nos opérations industrielles et commerciales sont soumises aux mêmes contraintes météorologiques (remontée de nappe, crue, arrêt de chantier en période hivernale pour intempéries).

Par conséquent VNF peut-il d'ores et déjà donner des précisions sur la durée que devraient prendre les travaux prévus au droit de la berge droite des PK 77,44 et 84,67 afin que l'entreprise puisse anticiper ces éléments dans ses activités

Nous espérons que l'ensemble de nos observations et questions pourront être prises en considération et que la société VNF pourra y apporter quelques éléments de réponses,

## **35) Mme TROUET**

-Est venue prendre connaissance de l'impact de l'élargissement de l'Oise au niveau de la commune de Jaux

-Elle s'inquiète des conséquences pour les équipements sportifs et de loisirs de la commune qui sont situés en bordure de L'Oise.Elle s'inquiète des conséquences pour les équipements sportifs et de loisirs de la commune qui sont situés en bordure de L'Oise et risquent de disparaître. Cela est donc dommageable pour la commune au niveau bien-être et économique.

-les habitants tiennent beaucoup au port à bateaux ainsi qu'au restaurant.

Aucune opposition au projet si celui-ci prévoit également un aménagement qui permette leur pérennité

### **36) Mr Romuald SEELS, MAIRE DE VENETTE**

-le Pont de l'Ecluse de Venette doit être consolidé ou reconstruit. Ce pont appartient à VNF et présente de sérieuses lacunes. À défaut le passage sera limité à 3,5 tonnes ce qui pénalisera principalement VNF principal utilisateur

-le bassin de rétention de l'usine OLEON sera fortement impacté par le projet MAGEO : ce bassin devra être restitué ou déplacé, à voir avec l'Entreprise OLEON

-l'enlèvement et le stockage des terres devrait être limité à un délai de six mois maximum

-le projet MAGEO doit prendre en compte le resserrement de la piste cyclable avec la route et la voie ferrée

### **37) Mme LE MAIRE DE JAUX**

- La municipalité demande la transmission par MAGEO de plans des aménagements sur son territoire avec leurs côtes et une légende détaillées

-Le chemin du halage devra être restauré entre la rivière, les espaces boisés et les parcelles agricoles

- Le projet MAGEO prévoit la suppression de terres agricoles et de nombreux espaces boisés : la municipalité demande que soit prévu un reboisement de compensation sur la commune.

- Est-il prévu l'acquisition d'hectares de terre sur le territoire de la commune pour prévoir ce reboisement et aussi compenser l'emprise sur les zones agricoles en proposant des échanges de parcelles aux exploitants agricoles?

#### **LE PORT DE JAUX**

- La municipalité demande la préservation du port qui est indispensable à la vie de la commune.

-Dans cette zone, ont été installés : un restaurant, une salle des sports, des emplacements nécessaires aux activités et fêtes communales, des cours de tennis, une extension récente avec une aire multisports.

-Toute modification substantielle de ce site risque de détruire un précieux équilibre environnemental, social et économique construit au fil des années et que la topographie de la commune ne permettrait pas de recréer ailleurs.

-Les aménagements existants au niveau de ce port sont absolument nécessaires à la commune pour maintenir l'activité économique des restaurants, du salon de coiffure, à la vie du bureau de poste, des écoles et des associations.

- La municipalité s'oppose aux palplanches en métal au niveau du port et ses alentours parce qu'elles sont inesthétiques et comportent des arêtes coupantes dangereuses pour les usagers. La commune demande à être concertée pour trouver une finition esthétique de qualité.

- Demande de conservation du même nombre d'anneaux au niveau du port pour préserver le développement touristique et économique de ce site.

-Une étude sur le devenir du port a déjà été faite par VNF et des engagements ont été pris avec le maintien d'anneaux dans le sens du courant et déplacement des autres anneaux dans la darse.

-Le curage de celle-ci représente environ une épaisseur de 1 m à évacuer avec création d'une forme susceptible de chasser les sables à venir.

Suggestion: la descente pour la mise à l'eau des bateaux peut être déplacée dans la darse.

- Récemment, lors de sa présentation, VNF a affirmé que les berges étaient mises à disposition dans le cadre d'une convention d'occupation temporaire lui laissant la possibilité de ne pas la reconduire. La remise en cause de cette situation vieille de plus 40 ans est inconcevable pour la commune

- Il existe au point kilométrique 91.200 environ un pont construit en pierre et datant du 18ème siècle. Il est impératif de le maintenir en place ou de le reconstruire à proximité avec les mêmes matériaux.

- Il existe également autour du point 91.700 un ancrage en béton avec un escalier d'accès, ouvert également aux pêcheurs (habituels de la commune), ce point doit être maintenu ou reconstruit.

- Prévoir des accès ou aménagements des berges pour la pratique de la pêche.

- Il faut impérativement prendre en compte le tracé de la future piste verte entre Jaux et Venette permettant l'accès au centre-ville de Compiègne, à la zone de loisirs (salle de c. inémas, bowling, hôtel, restaurants, jeux d'enfants) et à la zone commerciale.

-La municipalité souhaite connaître le nombre de m3 qui seront enlevés sur la commune de Jaux pour compenser les futurs projets communaux

### **38) M Zvonko KRULIO, MARINE OISE PLAISANCE**

**M Ludovic DUHENNOIS, Relais du Port**

**Association Nautique du Port de Jaux, ANPJ**

Les questions suivantes se posent à nous :

pour Marine Oise plaisance

-Devenir du port de JAUX : VNF a répondu qu'il prendra contact avec le gestionnaire du port. À ce jour nous n'avons aucune nouvelle alors que nous entendons certaines hypothèses

-éventualité de déplacement du port :

1) dans la darse en aval du port actuel qui serait idéal est le moins coûteux.

2) recul des berges au niveau du port actuel et prolongement en amont du pilier de la passerelle avec pose de palplanches. Ce projet nous semble complètement incohérent et de plus certainement plus coûteux

Déplacement des fibres optiques qui longent la berge à 2 m

Rachat de ponton pour des équipes pour les équipements en amont au électrique.

Qui assurera la sécurité et la responsabilité en cas de chute de personnes du quai en palplanches. En face Rive Droite se trouve un collège et nous trop et nous retrouvons régulièrement en période d'été des collégiens sur les premiers bateau près de la passerelle dans la Ddass en aval du port actuel qui serait idéal est le moins coûteux.

Recul des berges au niveau du plan actuel et prolongement en amont du pilier de la passerelle avec pose de palplanches. Ce projet nous semble complètement incohérent et de plus certainement plus coûteux.

Déplacement des fibre optique je l'héberge à 2 m .

Rachat de ponton pour les équipements en amont ,eau, électricité.

Qui assurera la sécurité et la responsabilité en cas de chute de personnes du quai en palplanches. En face , trouve un collège et nous retrouvons régulièrement en période d'été des collégiens sur les premiers bateaux près de la passerelle et nous avons déjà subi des dégradations et des vols

Suite à la réunion VNF,ARC et communes concernées nous avons noté les propos suivants concernant le port de Jaux :

-VNF répond que le port faisant l'objet d'une COT (que VNF a allègrement encaissé pendant 30 ans) son aménagement n'est donc pas du par VNF et un déplacement ne sera pas prise en charge. VNF rappelle que les aménagements faisant l'objet d'une COT seront dans la mesure du possible maintenus mais que VNF n'a aucune obligation (contrairement à ce qui est écrit dans les compte rendu des réunions Visio).

**Nous prenons ces propos comme une menace**

Notre petit port a beaucoup d'atouts : électricité ,eau, sanitaires une gare à 100 m ,des commerces de proximité ,restaurant ,pharmacie .Compiègne centre à 15 minutes en vélo par la piste cyclable européen ,Paris à 45 minutes par le train.

Nous accueillons de nombreux plaisanciers de passage depuis le nord de l'Europe :Belges Hollandais ,Allemands...

Au vu des informations contradictoires et propos tenus par VNF nous pensons procéder au démantèlement de nos installations et définitivement quitter ce site

pour L'ANCRE Y EST, Le Relais du Port

-M. Duhennois gérant du restaurant le Relais du Port se pose des questions quant au projet de recul des berges de 5 m.

Comment se fera l'accès au restaurant pendant les travaux ?

Le fait de battre des palplanches entraîne-t-il un risque pour les infrastructures du restaurant voire le pilier de la passerelle ?

Le bruit engendré par les travaux sera-t-il supportable par les clients sur la terrasse ?

Ou alors devra-t-on fermer le restaurant pendant les travaux et pour quelle durée ?

L'éventuelle disparition du port de plaisance impactera aussi notre commerce. Nous accueillons régulièrement pendant la saison estivale des plaisanciers européens qui passent la nuit au port et avec lesquels nous avons plaisir à échanger et nous leur fournissons le wi-fi gratuit sur l'ensemble du site.

Nous sommes dans l'attente de plus de précisions de la part de VNF

Pour l'ANPJ

-nous sommes inquiets quant au devenir de notre association. Si le port de Jaux n' existe plus nous n'avons plus lieu d'exister.

Pour rappel l'ANPJ participe à l'animation locale, fête du port, téléthon etc.

Nous sommes inquiets pour le futur stationnement de nos bateaux sachant qu'il n'existe aucune place dans un port de proximité

Faut-il arrêter les rêves des enfants pour les bateaux comme certains veulent le faire pour les avions ?

## **PONT SAINTE MAXENCE**

### **39) Antoine AUBREE, Pont Ste Maxence**

Lors du passage de péniches le quai qui est dégradé, vibre, tremble et fait trembler nos maisons. Prévoir un aménagement de protection des berges au quai de la Libération à Pont St Maxence qui pourra assurer la pérennité de nos patrimoines

### **40) E ZAMBEAUX et D GASTON, Elus de Pont St Maxence**

Nous souhaitons faire part :

- 1) Suite aux différentes réunions d'information fin 2020, nous avons posé différentes questions sans retour à ce jour
- 2) Les aménagements prévus côté Sarron en amont de l'écluse ne sont pas définis. L'impact foncier sur les terrains le long du chemin d'halage va-t-il conduire à des expropriations?
- 3) Dans le dossier, les aménagements des zones de hauts fonds sont peu illustrés. Est-ce qu'il est prévu des aménagements piétonniers ?
- 4) Au niveau de l'impact des péniches sur les habitations le long des quais. A-t-on des infos sur les vibrations générées et l'impact sur les habitations ?
- 5) Au niveau du pont de Pont St Maxence un chenal va être creusé. Est-ce qu'il est prévu des renforcements ?
- 6) Quels sont les aménagements nautiques qui sont prévus/autorisés ?
- 7) Est-ce qu'il y aura des impacts sur le PPRI et sur les zones (déclassés) ?

### **41) M et Mme DARNON Steven**

- 1) Impact sonore sur les riverains : Quel est en décibel le bruit maximum autorisé pour ce type de bateau ?
- 2) Fréquence des passages : y-a-t-il des heures de nuit respectées car annoncé pour 24/24 ?
- 3) Solidification des berges : Comment allez-vous garantir qu'il n'y aura pas d'effondrement ou affaissements des habitations de proximité ?

- 4) Respect de l'environnement : comment allez-vous reboiser ou aménager les nouvelles berges et qu'advient-il du chemin de halage ?
- 5) Quel est le coût du projet ramené aux foyers fiscaux ?
- 6) Nous ne sommes pas favorable à la détérioration de l'espace actuel pour y faire une autoroute fluviale.

## **42) Chambre agriculture Oise**

Voir observation n° 26 du registre dématérialisé

## **43) Mr et Mme LEYSENS Thierry**

Ont déposé ce jour un courrier pour être annexé au présent registre lequel porte sur les thématiques suivantes : les berges, le site d'écrêtement de Verneuil en Halatte, le canal d'amenée ainsi que le volet agricole

Ce projet MAGEO m'emmène à plusieurs remarques dont je vais vous présenter les principales

### 1. les berges

Il me paraît inconcevable que les berges ne soit pas refaites sur l'ensemble du tracé. L'augmentation du trafic et des péniches plus puissantes combiné à l'approfondissement de l'Oise

vont obligatoirement les abîmer de manière plus importante que ce n'est déjà le cas. Il n'est pas prévu de refaire les berges dégradées lorsque celles ci se trouvent le long de parcelles agricoles car elles ne représenteraient pas d'enjeu...C'est comme ci je creusais au pied d'une maison sans la consolider avant, il y a toutes les chances que celles ci tombe.

### 2. le site d'écrêtement de Verneuil en Halatte

Celui ci m'emmène à plusieurs réflexions, mais je vais parler de celle qui me paraît la plus importante. Dans un des documents pour le calcul du nombre de m<sup>3</sup> d'eau stocké, vous avez délimité la surface d'emprise en la dessinant a raz des maisons. Hors ce qui donne la surface ce sont les courbes de niveaux. Il aurait donc fallut prendre cette surface réelle en considération ce que je n'est trouvé nul part. On n'arrive pas à retrouver ce volume que vous annoncez retenir c'est pourtant un enjeu majeur.

### 3. le canal d'amenée

Celui ci va culminer à 30m (environ 2m au dessus du niveau actuel)et se trouve en plein corridor écologique mais ce que je trouve le plus interessant c'est qu'il serait censé être à sec...

Hors vu que son niveau bas sera à 27,70 c'est à dire en dessous du niveau des fossés actuels (pièce G pages 4) que le canal sera plus profond et plus large que les fossés existant), je ne vois pas comment il pourrait être sans eau (pièce G pages 41 que le chenal est rarement en eau ) alors que les fossés présents le sont toute l'année.

Ce chenal aura d'après moi un effet drainant et donc un effet sur les prairies et zones humides attenantes.

### 4. le volet agricole

Les terres qui seront incluses dans le périmètre du site d'écrêtement vont être inondées plus longtemps que si celui ci n'avait pas existé (stockage plus précoce et retardé comme indiqué dans le projet)et elles n'auront donc pas la même valeur ; il est donc important que ce sujet soit pris en compte car une plante qui reste 3 jours sous l'eau est encore vivante alors qu'une plante qui reste 8 jours est morte. Il aurait d'ailleurs été judicieux de faire cette analyse pour le milieu qui pâtira aussi d'un allongement de la crue...



- le nombre d'ha impacté par le projet est sous-estimé. Car on annonce une trentaine d'ha de touché ; hors, quand on regarde les infrastructures sur le cite d'écrêtement, nous sommes déjà à 30 ha.

D'après le projet, vous ne remettez pas en culture toutes les terres se trouvant entre le canal d'aménée et l'Oise, on les voit apparaitre en ponton. Et de là se pose la compensation foncière demandée à de multiples occasions par la profession agricole.

- Les chemins ne sont plus du tout représentés après le projet et certains disparaissent. Certes, vous dites que vous maintiendrez les accès, mais comment est-ce possible quand dans l'après projet on ne les voit plus. Je vous donnerai l'exemple de celui servant de limite communale entre Beaurepaire et Verneuil que l'on ne voit plus descendre jusqu'à l'Oise après le projet.

Tout ceci me laisse très dubitatif.

Vous vous dites très ouvert à la discussion, mais en réalité vous écoutez ce que l'on dit mais faites complètement fi des remarques que l'on vous fait. Bon nombre de ces remarques ont déjà été faites lors des pré-réunions publiques et pourtant, ce dossier d'enquête publique ne répond pas à ces questions techniques et inquiétudes pour le dossier agricole.

#### **44) M Guy LARGILLIERE 171 Quai de la libération**

Je suis passé voir les documents de l'enquête publique et ai eu toutes les réponses posées au commissaire enquêteur qui m'a très bien expliqué les interrogations que je me posais surtout sur Sarron. Je constate que tout a été étudié tant au niveau écologique que sur la sécurité des berges. Je pense que ce projet aura s'il va à terme le gros avantage de libérer une bonne partie des autoroutes du nombre croissant de camions.

#### **45) M Guy GUERLIN, Monceaux**

Mon fils Guillaume Guerlin à Monceaux exploite les parcelles concernées par l'observatoire de Brenouille (Je le représente aujourd'hui car il est empêché) demande à être dédommagé de l'ensemble des parcelles car inexploitable (trop petites) entre le chemin existant et les berges de l'Oise.

#### **46) Mr GRESSIER D. Rieux**

Bien respecter et protéger les écosystèmes, l'environnement, les paysages et la population

#### **47) Entente Oise-Aisne : courrier du 21 Avril 2021**

Cette étape du projet visant à recueillir les observations du public, je vous prie de bien vouloir trouver, par la présente, les observations de l'Entente Oise-Aisne sur ce projet.

L'Entente Oise-Aisne est un établissement public territorial de bassin, syndicat mixte ouvert, compétente sur les problématiques de risques naturels (inondation par débordement de cours d'eau, ruissellement et coulées de boue) et de qualité des milieux aquatiques. Elle est compétente sur l'ensemble du bassin versant de l'Oise, de l'Aisne et de leurs affluents, soit 16 900 km<sup>2</sup>.

Pour mener à bien ses actions, elle dispose d'un certain nombre d'ouvrages qui maillent le territoire, permettant la protection des habitations et des activités économiques. Ces aménagements se situent majoritairement le long des rivières ou à proximité des berges ou dans le lit majeur. Ils sont composés de digues et de bassins formant des casiers permettant ainsi la rétention des volumes d'eau les plus préjudiciables lors des épisodes de fortes crues. L'ouvrage écrêteur des crues de l'Oise de Longueil-Sainte-Marie a été aménagé à proximité de trois pôles urbains faisant partie des territoires à risque important d'inondation (TRI de Creil, TRI de

Compiègne et TRI du Val d'Oise). Il s'étend sur 3 000 hectares répartis sur huit communes de l'Oise : Verberie, Rhuis, Pontpoint, Pont-Sainte-Maxence, Rivecourt, Longueil-Sainte-Marie, Chevrières et Houdancourt et bénéficie à 54 communes de l'Oise et du Val d'Oise. Il permet de stocker un volume de près de 15 millions de m<sup>3</sup> d'eau en cas de forte crue. En complément de cet aménagement, ce sont près de 24 km de digues qui viennent renforcer la protection des habitations entre les communes membres de l'Agglomération de la Région de Compiègne et du Creillois.

Outre ces dispositifs de lutte contre les inondations, l'Entente Oise-Aisne a réalisé, en partenariat avec l'Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques et la Fédération de Pêche de l'Oise, l'aménagement d'une zone humide (frayère) située en rive droite de l'Automne à sa confluence avec l'Oise à proximité de l'étang de la Corroie à Verberie. Cette frayère constitue une mesure compensatoire de l'aménagement de Longueil-Sainte-Marie.

L'Entente Oise-Aisne a également acquis, dans le cadre de la réalisation de ce site, trois anciennes gravières de 93 hectares sur la commune de Pont-Sainte-Maxence, en vue d'y aménager un lieu privilégié pour l'accueil des oiseaux migrateurs et constituer ainsi une réserve écologique : la réserve de l'Ois'eau.

L'Entente Oise-Aisne poursuit ses investissements en matière de lutte contre les inondations avec le projet Longueil II, qui a pour objectif de multiplier par deux la capacité de stockage sur le site de Longueil-Sainte-Marie. Il nécessite de renforcer la capacité des casiers actuels par surélévation des digues actuelles et mise en place de systèmes de pompage des eaux de l'Oise en vue d'optimiser son fonctionnement.

Le projet MAGEO vient se superposer à nos aménagements de sécurité publique qui ne peuvent subir aucune altération. Or certaines parcelles dont nous sommes soit propriétaire, soit gestionnaire, sont intégrées dans la bande de DUP avec la perspective d'y réaliser des mesures environnementales (non strictement liées au chenal de navigation). Nous avons demandé à plusieurs reprises, en vain, à VNF, de retirer ces parcelles de son projet.

J'ajoute que les parcelles en délicatesse ont souvent fait l'objet de DUP au moment de la réalisation des aménagements de lutte contre les inondations. Elles ne pourraient être expropriées une seconde fois pour un autre motif.

Nous demandons une nouvelle fois :

- . d'écarter de la DUP les emprises de nos ouvrages et de nos digues situés le long de l'Oise sur les secteurs où il y a superposition,
- . d'écarter de la DUP les emprises de la frayère de Verberie,
- . d'écarter de la DUP les emprises du casier de Pont-Sainte-Maxence dans le virage qui longe nos digues et la future station de pompage en vue de préserver notre foncier dans la perspective de réaliser nos propres infrastructures et mesures compensatoires.

Si VNF nous a écrit pour nous rassurer sur l'adaptation de MAGEO à nos contraintes, nous ne pouvons accepter de faire courir un risque d'expropriation sur des ouvrages établis.

En annexe à cette demande, vous trouverez l'avis délibéré de l'Entente Oise—Aisne sur le dossier concernant ce dossier, qui contient les mêmes remarques complétées des cartes de localisation.

Avis délibéré

Élément de présentation

Le projet MAGEO désigne la mise au gabarit européen Vb du chenal de navigation de l'Oise canalisée sur environ 42 km, au Sud de la confluence de l'Aisne sur les biefs de Venette, de Verberie, de Sarron et de Creil entre les villes de Compiègne et Creil et la réalisation sur ces mêmes biefs de rescindements ou rectification du cours de la rivière de l'Oise pour permettre la navigation des grands rhénans.

Le projet consiste à approfondir la rivière Oise, qui est déjà à grand gabarit, pour garantir un mouillage de 4 mètres (contre 3 mètres actuellement), 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, 5,25 de hauteur soit l'empilement de deux couches de conteneurs). La navigation des grands convois composés d'un pousseur et de deux barges sera également possible avec pour certaines sections, des passages en alternats.

Le projet MAGEO s'inscrit dans un programme global de liaison fluviale à gabarit européen Vb, destiné à relier le bassin de la Seine au bassin de l'Escaut et dénommée liaison Seine-Escaut. Cette liaison nécessite la construction du canal Seine Nord Europe, qui reliera les bassins de la Seine et du Nord - Pas-de-Calais.

Ce nouveau corridor européen 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 un mode de transport plus économique.

Le projet MAGEO de Compiègne à Creil concerne 22 communes.

## Plan de localisation

Compte-tenu de ses caractéristiques, le projet nécessite l'expropriation de parcelles en vue de ces différents travaux, aménagements et mesures écologiques.

Les emprises du projet prennent en compte :

- Les zones de rescindements ;
- Les zones de dragages du cours d'eau ;
- Les aires d'attente pour le croisement des bateaux;
- L'aménagement de berges ;
- Les rétablissements de quais / de routes ;
- La création de cinq zones de hauts-fonds (secteurs où 1<sup>e</sup> chenal de navigation nécessite d'être déporté par rapport à l'existant) ;
- Des aménagements connexes :
  - o La mise en place d'un site d'écrêtement des crues assurant la neutralité hydraulique du projet ;
  - o Le confortement des berges en dehors des emprises du projet;
  - o Des mesures écologiques.

Les mesures écologiques devant être réalisées dans le cadre du projet se situent pour la plupart dans les emprises du projet. Toutefois, il est également prévu des mesures écologiques ex-situ, non situées dans les emprises du projet.

Ces mesures écologiques ex-situ prévues sont :

- Des aménagements de front de taille à Hironnelles de Rivage et Martins-pêcheurs au niveau d'un des casiers du site d'écrêtement de Longueil I, plus précisément en rive gauche de la « Boucle de Pontpoint » (terrain de l'Entente Oise-Aisne) et en rive droite du cours d'eau de l'Automne près de la confluence avec l'Oise (terrain de l'Entente Oise-Aisne) ;
- Des aménagements de frayères à brochets sur la Virgule de l'île aux Prêtes (terrain de l'Entente Oise-Aisne) ;
- Une gestion des berges de l'Oise hors emprises sur 20 ans suivant les travaux.

## Analyse de dossier

Le projet MAGEO de mise au gabarit européen Vb de la rivière Oise entre les villes de Compiègne et Creil avec le report du fret routier sur le fluvial constituera l'un des moyens pour atteindre les objectifs de réduction par quatre des émissions de gaz à effet de serre de la France entre 1990 et 2050.

Il s'inscrit également dans un programme global permettant, à la fois l'augmentation du trafic sur l'Oise, la garantie de la continuité de la navigation des convois à grand gabarit sur la liaison Seine-Escaut, le développement de l'économie locale et régionale, la valorisation de l'environnement et la compensation des incidences sur les infrastructures existantes et fonctionnelles.

En application de l'article L.123-6 du Code de l'Environnement, une enquête publique unique est réalisée. Le dossier soumis à enquête publique comporte donc les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises.

Il est établi dans les formes définies à l'article R.123-8 du Code de l'Environnement, et à l'article R.112-4 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont le risque d'inondation par l'Oise, notamment dans les secteurs situés à l'aval du projet, la préservation des milieux naturels, la protection des berges, les nuisances sonores et la gestion des importantes quantités de sédiments extraits lors des Opérations de dragage.

Certaines thématiques de l'étude d'impact sont particulièrement bien développées (notamment en ce qui concerne les impacts sur les berges et les captages d'alimentation en eau potable), par contre d'autres aspects comme le risque d'inondation et l'impact du batillage en période de crue, sont peu approfondis mais feront l'objet d'un dossier détaillé lors de l'autorisation Loi sur l'eau.

Dans leur ensemble, les aménagements écologiques proposés sont intéressants et répondent à des exigences techniques très spécifiques tout en conciliant un respect des enjeux environnementaux. Lors de la conception du projet, les principes de réflexion qui ont mené aux variantes de tracé étudiées sont basés sur :

- La prise en compte exclusive de la navigabilité (variante V1).

Ce tracé a été conçu comme une variante améliorant la navigabilité par rapport au tracé de base (VO). Cette variante privilégie donc le respect de la circulaire et de la navigation par rapport aux aspects environnementaux et économiques.

- L'itération entre la navigabilité et les impacts sur la rivière en distinguant les zones d'alternat et le reste du tracé (variante V2).

Cette variante V2 présente 2 axes d'amélioration par rapport au tracé V0 qui lui cherche à limiter les dérogations à la circulaire tout en restreignant l'impact sur les berges :

- o Dans les zones d'alternat, elle améliore la navigabilité ;

- o Dans les zones hors alternat, elle minimise l'impact du projet sur l'environnement, le chenal suivant le plus possible le tracé actuel de la rivière.

L'application de ces principes par tronçon a permis d'aboutir à des variantes sur chacun des tronçons. Une analyse des impacts de chacune des trois variantes proposées par tronçon a alors pu être réalisée. Suite à cette analyse, un tracé général établi selon un principe de continuité entre les différents tronçons a été proposé par le bureau d'étude.

Le volet inondation est abordé selon différentes problématiques au travers de l'ensemble des documents présentés. Toutefois, certaines contraintes liées à des aménagements existants ou en cours d'études non pas été intégrées complètement à l'analyse des tracés.

L'Entente Oise-Aisne exprime donc son inquiétude sur l'approche globale du risque, dans l'attente du dossier Loi sur l'eau finalisé.

La problématique du batillage, du fait de l'accroissement de trafic et du tonnage, doit faire l'objet de propositions pour conforter voire renforcer les berges, y compris dans la partie aval du parcours (aval de Creil et Val d'Oise. Des collectivités (conseil départemental du Val d'Oise, Syndicat mixte des berges de l'Oise et Entente Oise Aisne) ont déjà manifesté leur inquiétude auprès du maître d'ouvrage.

De plus, des systèmes d'endiguement, des ouvrages de prévention des crues, des mesures compensatoires réalisées dans le cadre du projet Longueil I et des sites potentiels (réserve foncière) pour la réalisation de nos propres mesures compensatoires dans le cadre du projet de Longueil II n'ont pas été pris en compte lors de la définition du projet MAGEO et doivent faire l'objet de réserves. Or le projet de Longueil II est intégré au PAPI d'intention de la vallée de l'Oise et constitue une perspective majeure de régulation des fortes crues dans cette vallée particulièrement sensible aux inondations.

Ces différents points de vigilances ont été regroupés en trois catégories, présentées ci-après :

> Travaux du projet MAGEO qui sont éventuellement possibles mais avec des précautions

La localisation des ouvrages doit être bien prise en compte afin que s'il y a une incidence des travaux projetés, ils soient rétablis sous maîtrise d'œuvre d'un bureau d'études agréé et en partenariat avec le gestionnaire, a minima, dans leurs dimensions actuelles pour assurer leur rôle de protection des populations et des biens contre les inondations.

C'est en particulier le cas sur les dispositifs d'endiguement suivants :

- Planche n°2 - Ouvrage sous gestion de l'Entente Oise-Aisne - Digue de protection contre les crues de Creil (en rive droite)

À priori, le projet MAGEO prévoit des aménagements au niveau du système d'endiguement classé de Creil dont une partie se superpose au futur chenal de navigation.

L'ouvrage consiste en une digue maçonnée servant de garde—corps le long du quai d'Amont.

Il conviendra de préciser les travaux et s'ils ont une incidence sur l'ouvrage, ils devront être précisés puis assurés sous maîtrise d'œuvre d'un bureau d'études agréé et en partenariat avec le gestionnaire pour maintenir son rôle de protection des populations et des biens contre les inondations.

- Planche 8 - Ouvrage sous gestion de l'Entente Oise-Aisne - Digue de protection contre les crues de Sarron

Le site de Sarron réaménagé en haut-fond du fait du projet MAGEO supprime l'accès à l'Oise dont disposent les riverains.

L'objectif de l'aménagement proposé est de reconstituer cet accès à la rivière en l'ouvrant aux pêcheurs et en maintenant la présence des barques.

Du fait que l'aménagement intervient dans la compensation des zones humides, il importe toutefois que l'accessibilité à l'espace aménagé soit limitée. La conciliation de ces deux objectifs justifie le projet proposé.

La valorisation paysagère du haut-fond de Sarron permettra à la fois une réappropriation de l'Oise par les riverains et une compensation écologique.

Il conviendra de préciser les travaux et s'ils ont une incidence sur la digue de Sarron, ils devront être précisés puis assurés sous maîtrise d'œuvre d'un bureau d'études agréé et en partenariat avec le gestionnaire pour maintenir son rôle de protection des populations et des biens contre les inondations.

- Planche 14 - Site d'écrêtement des crues de Longueuil II

Le dispositif d'écrêtement de Longueuil I comprend un fossé qui relie l'Oise au casier C. À terme, L'Entente Oise-Aisne va créer une darse (bassin d'alimentation de 50 mètres de large du casier C) où seront installées les pompes de relevage.

Le projet MAGEO doit préserver le chenal naturel existant, ainsi que l'emplacement prévu pour la future darse.

- Planche 15 - Digue de Le Meux et de Lacroix Saint Ouen

À priori, le projet MAGEO prévoit des aménagements au niveau des systèmes d'endiguement de Le Meux et de Lacroix-Saint-Ouen.

Il conviendra de préciser les travaux et s'ils ont une incidence sur les digues du Meux et de Lacroix-Saint-Ouen, ils devront être précisés puis assurés sous maîtrise d'œuvre d'un bureau d'études agréé et en partenariat avec le gestionnaire pour maintenir son rôle de protection des populations et des biens contre les inondations.

Planche 20 - Digues de Venette en cours de Classement

À priori, le projet MAGEO prévoit des aménagements au niveau du système d'endiguement de Venette dont une partie se superpose au futur chenal de navigation.

il conviendra de préciser les travaux et s'ils ont une incidence sur la digue de Venette, ils devront être précisés puis assurés sous maîtrise d'œuvre d'un bureau d'études agréé et en partenariat avec le gestionnaire pour maintenir son rôle de protection des populations et des biens contre les inondations.

Travaux du projet MAGEO qui ne peuvent pas être envisagés :

Ces travaux projetés du projet MAGEO correspondent à des aménagements se superposant au site d'écrêtement de Longueuil I, aux mesures compensatoires du site de Longueuil I et aux parcelles de la Réserve foncière de l'Entente Oise-Aisne, parcelles pressenties pour la réalisation de nos propres mesures compensatoires dans le cadre du projet de Longueuil II.

Ces différents points de vigilance sont détaillés ci-dessous :

#### Planche 9 - Bouche de Pontpoint

Le tracé proposé empiète sur le futur emplacement des digues du casier B de Longueuil II.

Le choix du tracé du projet MAGEO doit se tourner vers le projet « de moindre impact », qui aura le moins d'incidences négatives possibles sur le site existant de Longueuil I et sur le projet de Longueuil II.

De plus, le site est susceptible d'accueillir des mesures compensatoires du futur casier de Longueuil II et l'Entente souhaite garder sa maîtrise foncière à cet effet.

Le choix de la variante retenue (V2) sur ce secteur s'est effectué en fonction des enjeux environnementaux consistant à privilégier le tracé impactant le moins possible les zones caractérisées par une sensibilité forte. Cette démarche s'inscrit dans une première approche « d'évitement » des impacts, qui constitue le premier aspect à prendre en compte dans les itérations nécessaires menées dans le cadre du triptyque « éviter, supprimer, réduire ».

Le futur chenal a été tracé en suivant le cours de l'Oise et en respectant le rayon minimal de 750 m de la circulaire. Le tracé évite la D200 en rive droite, ainsi que la canalisation GRT Gaz au Pk 75. En rive gauche, l'aménagement restitution à l'Oise des eaux stockées lors du fonctionnement du site écrêteur de Longueuil I a été préservé.

Les enjeux environnementaux identifiés se situent en rive droite mais également en rive gauche (Aristoloches clématites, Molène à fleurs denses, site de reproduction du Martin-Pêcheur, orthoptères...).

De plus, sur l'ensemble du périmètre d'étude du projet MAGEO, seulement 2 zones humides éligibles au classement en zone humide d'intérêt environnemental particulier (ZHIEP) présentent des fonctions hydrauliques, épuratoires et écologiques d'intérêt plus fort:

> la zone humide de Verneuil-en-Halatte et Beaurepaire, qui présente un intérêt particulier en matière d'écrêtement des crues, est peu impactée (1,18 ha) au regard de sa surface totale (76,7 ha) ;

> la zone humide située en rive gauche sur la commune de Pont-Sainte-Maxence (Boucle de Pontpoint) est, quant à elle, plus notablement impactée sur 4,3 ha pour une surface totale de 22,6 ha par des mesures connexes principalement écologiques (profil de type 5).

Les digues du futur site de Longueuil II seront beaucoup plus hautes, nécessitant une emprise au sol plus importante et la création d'un chemin au pied de celle-ci pour la réalisation de son entretien.

Il convient d'éloigner le projet des digues du site d'écrêtement actuel de Longueuil I et du futur site de Longueuil II et que les mesures connexes écologiques (mesures compensatoires) soient réalisées sur un autre site.

#### - Planches 12 & 13 - Vanne V10 et mesures compensatoires de Longueuil 1

Il convient de sortir de la bande de DUP, la frayère artificielle à brochets et la zone humide située en amont de la confluence de l'Automne avec l'Oise et en aval de l'étang de la Corroye de celle-ci qui sont des mesures compensatoires du site de Longueuil I, propriété de l'Entente, dont une partie est comprise dans le périmètre de l'enquête de déclaration d'utilité publique du projet MAGEO.

Il convient de sortir aussi de la bande de DUP, l'emprise de la vanne V10 permettant le remplissage d'un des casiers du dispositif de Longueuil I.

#### - Remarques complémentaires

En ce qui concerne les eaux superficielles, hors période de crue, la ligne d'eau de l'Oise est contrôlée par les barrages délimitant les biefs de navigation. Le rôle de ces ouvrages est de maintenir une hauteur d'eau minimale pour la navigation dans les biefs en cas de faible débit

(c'est le niveau de retenue normale). Les barrages de navigation sont effacés au fur et à mesure de l'augmentation du débit et complètement retirés avant que le débit n'atteigne celui correspondant au débordement naturel, ils n'ont donc aucune incidence sur le risque d'inondation.

Toutefois, dans le cadre de l'analyse des effets du projet en phase exploitation, parmi les impacts résiduels la navigation sur l'Oise en période de crue est susceptible de provoquer suite aux remous engendrés par les bateaux (batillage) une sur-inondation des riverains.

Une attention particulière devra être portée sur le niveau des plus hautes eaux navigables pour préserver les riverains d'une sur-inondation en période de crues.

En phase travaux et/ou phase exploitation, la création des chemins de service devra, pour les secteurs en superposition avec des ouvrages de protection contre les crues, faire l'objet de convention de répartition de l'usage et de la gestion.

Un approfondissement des études (au niveau projet), en partenariat avec l'Entente Oise-Aisne, est souhaitable.

L'ensemble de ces remarques recensent les considérations qu'il est nécessaire d'intégrer lors de la phase projet afin que cet aménagement ne porte pas préjudice aux ouvrages existant mais s'intègre parfaitement aux usages des systèmes d'endiguement existant et déjà opérationnels, mais également au projet en cours de Longueil II.

#### Avis

L'Entente Oise Aisne demande le retrait d'emprises dans la bande de DUP sur les planches 9, 12 et 13 où se situent soit des aménagements de son dispositif de Longueil I (vanne V10), soit des mesures compensatoires de ce même dispositif (frayère de Verberie), soit des emprises nécessaires à son projet de Longueil II et ses probables compensations (boucle de Pontpoint). En outre, certains points de vigilances sont listés ci-dessus et, sous réserve qu'ils soient bien pris en compte, l'Entente Oise Aisne émet un avis favorable au dossier de déclaration d'utilité publique du projet MAGEO de mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil.

# MAGEO

## Observations déposées sur registre dématérialisé

### 1 : M PLET Guillaume, 2 voie de Savaterie, Verneuil, Gérant du domaine d'Halante

Bonjour, Mr Plet guillaume, gérant de la société Domaine d'Halatte, centre de pêche, qui exploite les Étangs de Verneuil en Halatte.

Nous allons être impacté par le projet Magéo puisqu'une zone d'Ecrêtement va être créer sur les Étangs de Verneuil en Halatte et donc nous n'aurons plus la possibilité d'exploiter. En effet, lors de la prévention d'une crue, nos Étangs seront vidés ou vidangés, nous perdons alors notre cheptel de poissons, et lorsque la crue arrivera nous serons inondés pour plusieurs mois.

A ce jour, nous n'avons reçu aucune offre de délocalisation, indemnisation ou rachat de notre entreprise, hors nous ne pourrons plus accueillir les 2000 visiteurs annuels que nous avons pour les raisons évidentes énoncées ci avant.

Que faire ? Nous avons demandés 4 fois en 2 ans de rencontrer les responsables du projet, à ce jour nous sommes toujours dans l'attente..

Nous attendons donc de rencontrer les responsables du projet Magéo avec impatience, les médiateurs, et les personnes qui s'occupent de l'enquête publiques afin de définir ensemble sereinement un avenir convenable pour nous même et notre entreprise.

2 voie Savaterie

60650 Verneuil en Halatte 06.21.44.10.40

### 2 : M ROUZIOU Stéphane, Oise tourisme

Un schéma directeur de la rivière Oise, visant à développer les pratiques de tourisme fluvial, "fluvestre", a été validé à la fois par VNF et les deux départements (Oise - Val d'Oise).

Nous visons notamment le développement des pratiques 'bateau+vélo' à la fois sur des formules itinérantes et à la journée. Actuellement, nous sommes en phase de construction des offres avec des objectifs de tests courant 2021-2022.

En parallèle, nous avons engagé dans le cadre d'un programme européen, le développement de la fréquentation des itinérants à vélo sur le tracé Aachen (Allemagne) - Paris. Cet itinéraire emprunte sur une partie les abords de l'Oise entre Compiègne et Pont Ste Maxence.

Compte tenu de ces projets, nous attendons de la part de Magéo une information régulière et anticipée de l'impact des travaux sur les linéaires et infrastructures que nous utilisons pour construire des offres, afin de proposer des alternatives d'un même niveau qualitatif.

D'autre part, le retour des opérateurs sur l'attractivité de la rivière Oise montre un effort nécessaire sur le paysagement des rives de la rivière. C'est probablement un axe de travail important.



### **3 : Mme DEPREZ , 52 rue du Plessis Pommeraye, Creil**

Habitante de Creil et pratiquant le vélo loisir ainsi que le vélo randonnée et le vélotaf j'insiste sur la nécessité de rétablir les pistes cyclables qui seront détruites et de profiter de ces travaux pour créer des pistes cyclables tout le long du trajet.

Au delà du tourisme fluvial , le tourisme à vélo est en plein essor. La réalisation d'une continuité cyclable permettra ce tourisme.

Une attention particulière doit être accordée au revêtement : nécessité de l'enrobé pour son côté long terme et sa résistance en cas de crue .

### **4 : Mme MONTILLA SOPHIE , 12 rue Léon Bourgeois, Pont Sainte Maxence**

Parfaitement conscients de la grande utilité de ce projet et favorable à sa réalisation; il nous semble néanmoins indispensable d'envisager la protection des riverains et de leurs habitations.

Les crues de l'Oise génère des remontées plus que conséquente de la rivière, jusque dans les caves et jardins entre le quai Mesnil Chatelain , la rue Léon Bourgeois et la rue Pasteur et probablement rues avoisinantes, via les collecteurs et tout à l'égout.

Il est indispensable de prévoir la protection systématique de ces réseaux afin de préserver les habitations de ce type de remontées dévastatrices.

Pour exemple les 06 et 07 Février 2021, une crue de 3.08 m (mesure avale Barrage de Pontoise, source SMBO) a conduit a un débordement de l'Oise jusque dans les habitations positionnées au point le plus bas du réseau.

Ce phénomène a été régulé par une manipulation humaine grâce à la manœuvre de vannes.

Nous vous remercions de l'attention portée à notre observation et de sa remontée dans la considération et mise en œuvre des travaux à réaliser sur la commune de Pont Sainte Maxence.

### **5 : Communauté de Communes des Pays d'Oise et d'Halatte (CCPOH)**

La Communauté de Communes des Pays d'Oise et d'Halatte (CCPOH), forte de 17 communes et 33160 habitants, située à mi-chemin entre l'agglomération de Compiègne et l'agglomération de Creil, connaît une situation privilégiée sur l'Oise. Sept communes bordent la rivière et plusieurs d'entre elles ont appuyé leur développement directement sur elle, par la mise en place de zones économiques ou de projet de développement notamment à caractère touristique et environnemental.

Les communes composant le périmètre de la CCPOH sont globalement favorables au projet MAGEO, considérant celui-ci comme une avancée pour le développement économique de ses territoires.

Néanmoins, la CCPOH est particulièrement attentive aux impacts et souhaite obtenir des garanties sur les points suivants :

L'augmentation mécanique du trafic aura un effet négatif sur les berges. Certaines étant longées par des voiries de desserte locale ou industrielle (zone de Pont-Brenouille, zone de Rieux...), des garanties de préservation et surtout de renforcement des points stratégiques et particulièrement sensibles doivent être obtenues. Des solutions d'enrochement maçonné ou de palplanches sont à privilégier, d'autant que nombre de réseaux, plus ou moins sensibles, téléphone, très haut débit, mais aussi assainissement, eau potable et réseau gaz trouvent leur place le long des berges. Les travaux majeurs envisagés, au regard de l'enveloppe consacrée pour la réalisation, nous laissent perplexes quant aux garanties apportées pour cette préservation des infrastructures.

Les travaux de dragage en certains points, risquent à nos yeux d'accélérer le glissement des assises des infrastructures existantes, telles les voiries et piles de pont. La CCPOH souhaite obtenir une étude détaillée de l'impact de ces travaux sur les équipements et le détail des mesures envisagées.

Pour compléter, une étude des risques devra confirmer la compatibilité des convois envisagés aux équipements en place. Les hauteurs de pont et les largeurs de voie navigable aux points les plus sensibles devront faire l'objet d'une réflexion précise. Celle-ci devra en outre intégrer un volet précisant les flux attendus, leurs compositions et les garanties de sécurité prises pour la circulation des produits.

De plus, des projets d'aménagement sont en cours de réflexion afin de renforcer l'attrait de l'Oise et le développement touristique (haltes de plaisance, cheminements sur berges, mise en valeur des sites touristiques...). La CCPOH souhaite voir étudiée la compatibilité du projet MAGEO et que soient envisagées des mesures compensatoires afin de garantir l'attractivité de l'Oise et son inscription au quotidien en tant que patrimoine commun.

Les riverains de la rivière, en habitat traditionnel ou flottant, devront trouver dans les réponses apportées toutes les garanties de préservation nécessaires de leur habitat notamment en ce qui concerne la dégradation des berges, mais aussi les éventuels effets des crues à venir.

Le projet redessinant les contours de la rivière entrainera la suppression d'espaces cultivés. Ces exploitations étant souvent de petites tailles, l'impact économique subi n'en sera que plus fort, pouvant aller jusqu'à la cessation d'activité, la pertinence économique n'étant plus alors assurée. La CCPOH exige la réalisation d'un diagnostic agricole indépendant associant les représentants du monde agricole, mettant en évidence cet impact. Des mesures compensatoires, devront être apportées aux agriculteurs. Une compensation en surfaces à cultiver devra être privilégiée pour le maintien de l'activité.

D'un point de vue écologique, la préservation de l'habitat naturel des bords d'Oise est essentielle à la biodiversité. Ainsi, la CCPOH sera attentive au traitement effectué pour redessiner les berges et si, afin de préserver leur intégrité les enrochements sont à privilégier, la CCPOH souhaite néanmoins que la végétalisation des berges rescindées soit un minimum et que l'ensemble du tracé soit traité et ce, sur les deux rives.

Le traitement végétal et la restitution d'un milieu équilibré est important pour la biodiversité. Cependant, le rescindement en certains points et la réalisation de renforcement, ne devra pas conduire à la réalisation d'infrastructures infranchissables pour les animaux.

L'utilisation de matériaux issus du dragage et potentiellement porteurs de pollution devra faire l'objet d'une expertise minutieuse. Toutes les garanties de composition et de suivi devront être apportées. Il en est de même pour les matériaux et substances en transit. La CCPOH souhaite que les volumes et spécificités de ces produits soient parfaitement appréhendés et fassent l'objet d'une communication limpide, notamment sur le facteur risque.

En ce qui concerne la qualité de l'eau, la CCPOH souhaite que soit démontrée l'absence d'impact du projet sur les points d'eau, ruisseaux et étangs environnants mais aussi sur la qualité des nappes phréatique et alluviale. La CCPOH souhaite la préservation de cette ressource essentielle.

Au-delà de ces questions et inquiétudes, la CCPOH souhaite être partenaire et être renforcée dans son rapport à la rivière, par la valorisation de ses sites de réception et d'expédition. Le développement économique induit par le projet doit être consolidé. Pour la CCPOH, il est essentiel pour la réussite du projet que les ports intermédiaires établis sur le périmètre, ainsi que sur les territoires partenaires, s'inscrivent fortement dans le réseau fluvial à venir. La CCPOH souhaite que VNF et plus globalement l'Etat, participent au renouvellement des équipements déjà présents et les complètent le cas échéant pour

que se tisse ce réseau partagé. Seul ce réseau permettra d'asseoir le projet dans le temps, et contribuera à ce que nos populations profitent pleinement de cette nouvelle opportunité.

Cependant, l'abandon constaté des communes par VNF et, la dégradation de la situation connue sur ces 20 dernières années, nous conduit à nous interroger et à demander des garanties claires et une inscription dans le temps des engagements qui seront pris.

Pour sa part, la ville de Pont-Sainte-Maxence rappelle sa demande de voir réalisé un passage sous le pont côté rive gauche qui permettra de faire une liaison douce et cyclable à plat le long de l'Oise de ce côté sans faire remonter les usagers au-dessus dans le flux de circulation.

Le point nous paraissant le plus "inquiétant" concerne le quai Berdin où le quai de pêche à fleur d'eau devrait disparaître ; le stationnement devient compliqué si la voirie est rétrécie, les riverains vont voir les barges à quelques mètres de leurs fenêtres.

En aval, l'espace de stationnement ne devrait pas poser de problème car c'est en dehors de la zone urbaine alors qu'en amont entre Sarron et Houdancourt le lit de l'Oise va être déplacé.

Des propriétaires vont perdre des parcelles de terres même s'ils auront des compensations financières.

Une question se pose pour l'amarrage des bateaux de plaisance au Quai de la Pêche lors du passage des barges. Pourront-ils rester durant leur manœuvre devant l'écluse ?

Une halte fluviale est-elle envisageable sur le bras mort de la rivière derrière l'abbaye du Moncel ?

D'autres aménagements prévus n'apparaissent pas : le cheminement en bois au bord de l'Oise à Sarron ; le cheminement entre la place Palteau et les jardins familiaux ?

## **6 : M Laurent Bommelaer, 115 rue de Verdun, Verberie**

C'est un projet important et nécessaire. Toutefois il sera important de prendre en compte l'aspect environnemental. Ce projet à la fois lors de sa réalisation et après la mise en service ne doit pas augmenter le nombre de camion qui traversent la ville de Verberie.

Au contraire les camions devront emprunter la CD200 et l'autoroute. En aucun cas ils doivent traverser la ville.

Il devra respecter la biodiversité des abords de l'Oise.

En outre, vu la complexité des travaux à réaliser sur cette portion, il est nécessaire qu'une opération d'ensemble spécifique soit mise en place et que la commune y soit étroitement associée au plus tôt.

Les travaux de rescindement entraîneront l'évacuation d'une grande quantité de déblais. Les évacuations, si elles sont faites en tout ou partie par voie routière, ne doivent pas traverser la ville de verberie. Il en est de même pour les remblaiements éventuels.

La mise en place d'un système de collecte et de ramassage des déchets des péniches en différents points du parcours est nécessaire pour la phase exploitation mais n'est pas évoqué dans le dossier.

Il serait bien de maintenir et/ou de créer des accès pour les pêcheurs sur les berges réaménagées.

Sur le territoire de Verberie, Magéo n'apportera pas réellement de plus-value mais avec certitude des nuisances. La lecture du dossier ne fait apparaître aucune aide ou aménagement à titre compensatoire sur la commune. Le quai situé sur la rive gauche de l'Oise et en entrée de ville à Verberie, juste en amont du pont sur l'Oise, nécessite un réaménagement. Il en est de même pour la piste cyclable jouxtant le quai. J'espère que Magéo prévoit une aide pour un projet qui valorisera les berges de l'Oise en agglomération.

Concernant la faune et la flore, l'espace impacté par ce projet sur les milieux naturels et Natura 2000 n'est pas identifié et les incidences non réévaluées.

Concernant l'impact lié au bruit, même si celui-ci est réglementé, un diagnostic sonore sur les secteurs les plus sensibles à court, moyen et long terme est prévu pendant les études d'avant-projet. Comment avons nous accès au résultat.

Ce projet doit être étroitement lié à l'ensemble des collectivités impactées mais surtout, elle doivent être écoutées.

## **7 : Verneuil en Halatte, Lahcene Beldjoudi**

Suite a ma visite en Mairie de Verneuil en Halatte le 10 Avril ou j'ai rencontré la personne désignée pour l'enquête.

Je vous transfère le mail que j'ai envoyer a la chef de projet MAGEO sans avoir de réponse à ce jour

Voici le mail que j'ai envoyé à VNF

*Bonjour à vous*

*Tout d'abord je vous remercie de m'avoir invité à cette réunion de concertation qui m'a ouvert les yeux sur le projet MAGEO et qui a une grande importance sur l'effet économique de notre pays et un effet positif sur la réduction des émissions à effet de serre.*

*Par contre je me pose énormément de question sur le projet a verneuil en Halatte, je suis habitant d'un des lotissement à proximité des étangs de pêche, je suis à environ 50 mètres de l'étang. donc je pense que je suis concerné directement par la ceinture qui va être réalisée.*

- 1- A quelle distance cette ceinture sera effectuée et si cela va engendrer d'autres problèmes ?*
- 2- Je voudrais savoir la hauteur de cette ceinture et sa longueur ?*
- 3- Lors de crue est ce que ce bassin sera suffisant pour absorber toute l'eau qui est en surplus de la rivière ?*
- 4- est ce que cette ceinture de terre sera végétalisée ?*
- 5- Le départ et la fin de cette ceinture ?*
- 6- Le risque de refoulement des eaux sur les terrains à proximité du bassin par voie souterraine ?*
- 7- La sécurité de ce bassin ?*

Ce projet est magnifique mais ce qui est gênant c'est lors de l'achat de ce

terrain ( Flint Immobilier) nous a pas signalé qu'il y avait un projet en cours.

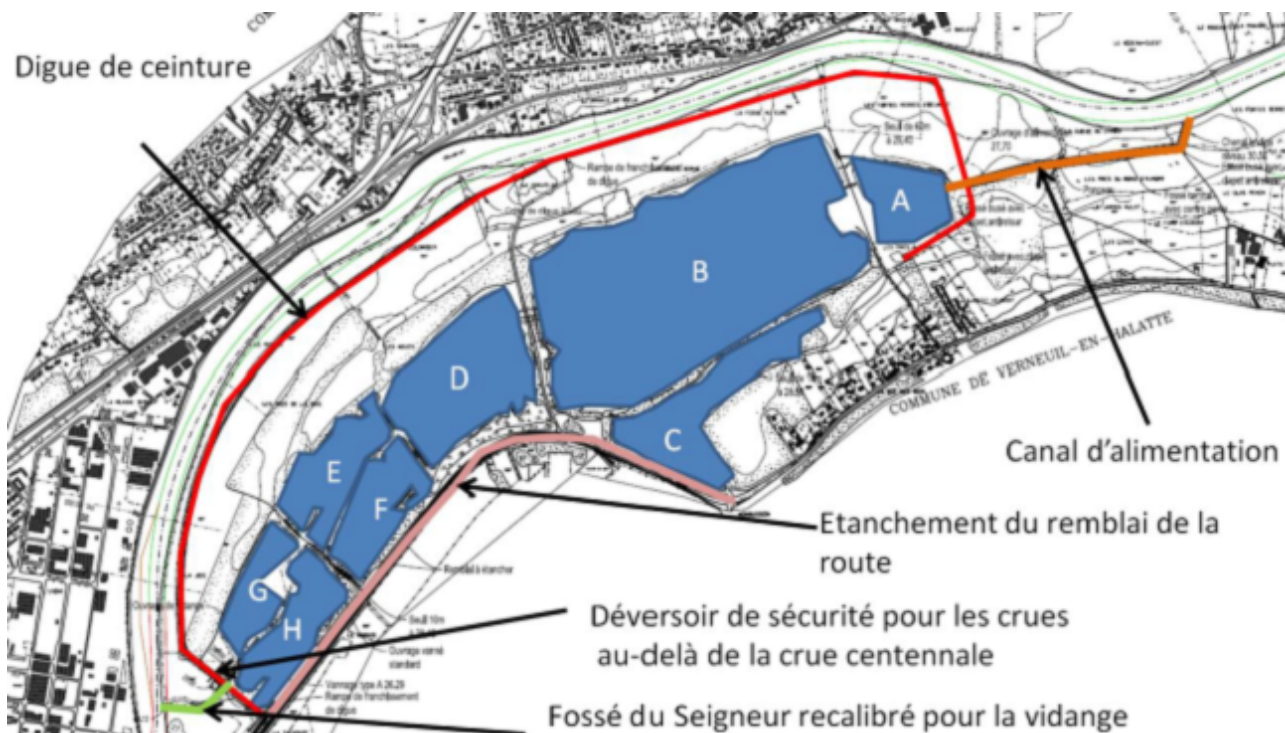
### Réponse de VNF du 2 mars 2021:

Bonjour Monsieur Beldjoudi,

L'équipe MAGEO vous remercie pour votre message et vous prie de trouver ci-dessous les réponses aux questions posées.

1 et 2 et 5- A quelle distance cette ceinture sera effectuée et si cela va engendrer d'autres problèmes ? Le départ et la fin de cette ceinture ? Je voudrais savoir la hauteur de cette ceinture et sa longueur ?

La hauteur maximale de la digue sur le terrain naturel est d'environ 2,60 m. Ci-dessous vous trouverez un plan avec le départ et la fin de la digue :



Le plan ci-dessus découle des études d'avant-projet (AVP). Les études de projet (PRO), en cours de réalisation, viendront affiner les ouvrages étudiés au stade AVP. Les études PRO se termineront au second semestre 2021.

3- Lors de crue est ce que ce bassin sera suffisant pour absorber toute l'eau qui est en surplus de la rivière ?

Un modèle hydraulique existe depuis plus de 10ans. Celui-ci est incrémenté à chaque nouvelle phase d'études du projet MAGEO ou du Canal Seine-Nord Europe. L'étude hydraulique sur laquelle se base le dossier d'enquête qui sera soumis en enquête en mars 2021, prenant en compte CSNE et MAGEO et plus largement les extrémités de ces deux projets, a mis en évidence la nécessité de mettre en place un site de compensation des crues. Après une analyse multicritère, qui a notamment pris en considération les capacités de stockage des différents sites, le choix s'est porté sur les étangs de Verneuil-en-Halatte. L'aménagement du site permet de compenser l'incidence hydraulique du projet en aval du tronçon d'Oise sur lequel sont prévus les rescindements et l'approfondissement. Le principe de fonctionnement du site est de stocker un volume d'eau au passage de la pointe de la crue pour écrêter le débit de pointe. Ce volume est ensuite restitué à l'Oise

*lorsque la décrue est amorcée. La capacité de stockage du site de Verneuil-en-Halatte est suffisante pour garantir la neutralité hydraulique du projet MAGEO.*

*4- est ce que cette ceinture de terre sera végétalisée ?*

*Dans le cadre des études AVP, il est prévu que les talus et le merlon de terre laissé côté intérieur du site soient protégés par végétalisation. Une surcote sera prévue à la construction car des tassements significatifs sont prévisibles.*

*D'autre part, Le site d'écrêtement des crues de Verneuil-en-Halatte, s'insère à mi-chemin entre ville et campagne. Il profite d'une bonne accessibilité (accès pour les piétons et les véhicules légers), lui permettant d'accueillir les riverains tout en respectant l'environnement. Il constitue une opportunité pour renouer un lien entre l'Oise et ses habitants.*

*6- Le risque de refoulement des eaux sur les terrains à proximité du bassin par voie souterraine ?*

*Afin de suivre l'incidence de l'abaissement des niveaux des plans d'eau du site de Verneuil-en-Halatte en période de prévidange hivernale sur le niveau des formations aquifères, il est proposé la mise en œuvre d'un suivi comparatif des niveaux des plans d'eau et du niveau de la nappe alluviale. Le réseau de piézomètre existant sur le secteur d'étude sera utilisé.*

*7- La sécurité de ce bassin ?*

*Dans le cas où vous feriez référence au fonctionnement intrinsèque du site, Il n'est pas prévu de dispositif d'alimentation de secours à demeure. En cas de rupture d'alimentation par le réseau électrique, les manœuvres de vannes sont assurées :*

- soit en connectant et démarrant un groupe électrogène portable de secours sur l'armoire locale concernée,*
- soit en effectuant les manœuvres avec le dispositif manuel de secours des appareils de manœuvre.*

*Pour conclure, les études PRO permettront d'affiner l'ensemble de ces éléments. Les conclusions de ces études seront présentées dans le futur dossier d'Autorisation Environnementale Unique, dont l'enquête est prévue de se dérouler en 2022.*

*Nous vous informons que les présentations et compte rendus des réunions qui se sont déroulées depuis novembre 2021 se trouvent au lien suivant : <https://www.mageo-concertation.fr/dialogue-continu/la-concertation-volontaire/>*

*L'équipe projet MAGEO vous remercie pour l'intérêt que vous avez porté au projet.*

## **8 : M Beldjoudi, rue de la Gravelle, Verneuil en Halatte**

Lors d'une réunions d'information nous avons posé plusieurs question par mail depuis novembre 2020 et a ce jour nous n'avons de retour de la part de la chef de projet MAGEO. donc je veux vous faire part de mon inquiétude suite a la ceinture prés des lac qui se trouve approxime de ma maison.

et surtout quel incidence il va y avoir lors de crue de la rivière, sachant que la validation de la zone d'inondation n'est pas validé.

et se qui m'étonne lors de acquisition de mon terrain de construction il y a 4 ans ma affirmé que nous étions a la limite de la zone inondable.

donc vous comprenez notre inquiétude.

## **9 : Mme Josette Leleup née Attagnant, Le Meux**

Pour faire suite à mes échanges avec la mairie de LE MEUX concernant le projet MAGEO, je vous prie de bien vouloir trouver ci-après les éléments dont je dispose concernant la parcelle cadastrée E30 pour 17a75ca située en bord de l'Oise sur la commune de LE MEUX et appartenant à mon défunt père Monsieur ATTAGNANT Marcel. J'ai récemment retrouvé la trace de cette parcelle dans le cadre de la succession de mon père. Dans les documents, j'ai également retrouvé des traces de correspondance datée du début des années 80 et de la fin des années 90 de la part du SIVOM de Compiègne qui souhaitait acquérir cette parcelle. Apparemment, une procédure d'expropriation avait même été lancée sans toutefois aboutir. Par ailleurs, selon les services du cadastre, l'agglomération de la région de Compiègne est déjà propriétaire des parcelles autour de la parcelle de mon père, à savoir les parcelles E29 et E31.

J'ai donc contacté la mairie de LE MEUX et l'agglomération de Compiègne qui m'ont redirigé vers les voies navigables de France pour vous faire part de la situation au vu de votre projet MAGEO et des acquisitions foncières qu'il implique et puisque cette parcelle boisée est située dans le périmètre du projet.

Je reste à votre disposition pour tout complément d'information et vous joins un plan cadastral à toutes fins utiles.

Dans l'attente de votre réponse, recevez, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

PS: vous pouvez joindre mon petit-fils qui se charge de cela au 06.74.58.46.66

## **10 : Denaes Jean président de l'AAPPMA de Verberie,**

Si le projet reste sur sa position les pêcheurs, les AAPPMA, vont disparaître, plus de surveillance en pollution, en garderie. Nous devons dialoguer rapidement sur les emplacements pêche car la proposition de mise en place de pontons n'est pas la bonne solution, il est préférable d'aménager une partie des berges pour le loisir pêche

## **11 : Mairie de Verberie**

Monsieur le Président de séance rappelle à l'assemblée que lors de sa réunion du 17 février 2021 le conseil municipal a déjà émis un avis sur le projet MAGEO transmis à VNF par courrier du 24 février 2021. Une réponse en date du 02 avril a été adressée à la commune. Nous y prenons acte de l'engagement de VNF :

- de ne pas impacter l'entrée de la STEP (Station d'Épuration des eaux usées), le mur du château ou leurs accès.
- de rétablir, dans le cadre du projet, les cheminements, pistes cyclables et réseaux existants qui seraient impactés par celui-ci.

Pour le reste, la lettre du 2 avril se cantonne à des généralités et ne contient pas d'autres engagements précis.

Dans le compte-rendu de VNF transmis le 9 avril, concernant la réunion du 22 mars, VNF affirme qu'il a déjà modifié le projet avec la mise en place de palplanches pour préserver le chemin, les réseaux et le mur du château.

Il reste cependant pour Verberie 14 points d'inquiétude et de vigilance :

1. En ce qui concerne les réseaux et la STEP, le chantier ne doit pas interrompre les fonctionnalités qu'ils assurent. L'accès Poids Lourds à la STEP devra notamment être maintenu pendant la totalité des travaux.
2. il doit y avoir un engagement clair et des informations précises (contact, ...) en ce qui concerne l'emploi local dont l'emploi de personnes en insertion par l'activité économique pendant le chantier.
3. Nous demandons l'utilisation exclusive de la voie d'eau pour les travaux de rescindement en zone urbaine de Verberie et l'évacuation de la totalité des déblais, mode qui pour le moment est seulement « privilégié ».
4. La localisation des sites de stockage provisoires et définitifs des déblais doit être portée à notre connaissance.
5. Compte-tenu de la configuration de la commune, nous demandons dans tous les cas à ce que l'évacuation des déchets ou l'apport de remblais par la voie routière ne traversent pas la zone urbaine de la commune.
6. Des aires d'attente sont prévues de part et d'autre de chacune des zones d'alternat (en aval et en amont de notre commune). Ce n'est pas parce qu'elles n'ont pas vocation à accueillir des bateaux sur de longues périodes d'arrêt que ceux-ci ne déposeront pas leurs déchets notamment s'ils stationnent pour la nuit. Nous demandons que des garanties soient apportées sur l'impossibilité de déposer des déchets ou la mise en place d'un dispositif de collecte assuré par VNF.
7. Contrairement à ce qui est inscrit dans le dossier de l'enquête publique, la commune n'a jamais été consultée sur le projet baptisé "les planches d'exploration de Verberie". Par ailleurs, la page 93 de la pièce 0 du dossier si elle localise ce projet, n'en donne aucun descriptif précis si ce n'est que l'entretien sera à la charge de la commune. Nous demandons que ce projet soit élaboré en concertation avec la commune tant pour sa localisation que pour sa définition.
8. MAGEO aura presque 8 hectares d'emplacements réservés sur Verberie. La lecture du dossier ne fait apparaître aucune aide ou aménagement à titre compensatoire sur la commune. Le quai situé sur la rive gauche de l'Oise et en entrée de ville à Verberie, juste en amont du pont sur l'Oise, nécessite un réaménagement. Nous demandons à MAGEO une aide pour un projet qui valorisera les berges de l'Oise en agglomération. Dans la lettre du 2 avril VNF écrit pour argumenter son refus d'apporter une aide : "Les dispositions législatives et réglementaires en vigueur ne permettent pas d'envisager la prise en charge même partielle d'aménagements qui ne seraient pas liés directement au projet MAGEO". Cet argument ne tient pas car le projet baptisé "les planches d'exploration de Verberie" n'est pas directement lié au projet MAGEO. ou alors s'il l'est, la rénovation du quai de Verberie l'est également.
9. L'association de pêche de Verberie, l'AAPPMA la Sautriaute, compte plus de 400 adhérents. Nous demandons, sur le territoire de la commune, la réalisation d'aménagements définis en concertation avec l'association.



10. Un effort conséquent doit être fait par MAGEO pour que les reboisements prévus s'effectuent sur les communes où les arbres ont été coupés. En cas d'impossibilité, il est nécessaire que le projet MAGEO s'engage à la justifier.

11. Concernant le captage, le dispositif de suivi doit être décrit avec précision. Le même dispositif de suivi que sur le captage de l'hospice à Lacroix Saint Ouen doit être mis en œuvre. La lettre du 2 avril mentionne deux campagnes de mesures déjà réalisées par des hydrogéologues ayant émis des avis. Les résultats des campagnes et les avis des hydrogéologues doivent être communiqués dès maintenant à l'ARC et à la commune.

12. Concernant l'impact lié au bruit, même si celui-ci est réglementé, un diagnostic sonore sur les secteurs les plus sensibles à court, moyen et long terme était prévu pendant les études d'avant-projet. Nous demandons à en connaître le résultat.

13. Sur Verberie, des propriétaires vont être expropriés. Il est indispensable qu'ils soient correctement indemnisés et ce, d'autant plus qu'il s'agit de familles modestes. Des bateaux amarres vont perdre leur Convention d'Occupation Temporaire (COT). Nous demandons à ce que leurs propriétaires soient indemnisés des aménagements importants de type duc d'albe qu'ils ont dû installer.

14. À proximité de la commune, MAGEO va entraîner le développement de la plate-forme multimodale de Longueil Sainte Marie et des implantations logistiques, ce qui créera des emplois et limitera globalement la progression du nombre de Poids Lourds sur les routes. Toutefois, par endroit, et notamment aux abords de la plate-forme et des implantations logistiques, le projet entraînera l'accumulation de ceux-ci. Les poids Lourds sont déjà une plaie dans la commune où ils empruntent une voirie ancienne étroite de centre ville pour traverser le pont sur l'Oise. Il est donc absolument nécessaire qu'un réseau routier adapté et un pont supplémentaire sur l'Oise soient construits pour qu'ils ne traversent plus la zone urbaine de la commune. Leur passage rend la vie des riverains insupportable par les nuisances qu'ils créent et l'insécurité qu'ils engendrent. Ce projet ne peut laisser de côté ce problème majeur qu'il amplifie.

Le conseil municipal,

Oui l'exposé de Monsieur le président de séance,

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des membres présents et représentés, exprime un avis favorable au projet MAGEO sous réserve que les 14 points détaillés ci-dessus soient expressément et très sérieusement pris en compte avec des engagements précis, avant l'enquête publique sur les aspects environnementaux.

## **12 : Avis de la commune de Verneuil en Halatte sur le dossier de déclaration d'utilité publique soumis à enquête publique du 27 mars au 29 avril 2021.**

Constat ville de Verneuil en Halatte

La ville de Verneuil-en-Halatte comprend tout à fait qu'il puisse y avoir des intérêts économiques multiples qui fondent la réalisation de ce projet de mise en gabarit de l'Oise entre Compiègne et Creil. En revanche, la construction, notamment, d'un site d'écrêtement sur notre territoire, utilisé comme zone de compensation de crues au profit des communes situées en aval de de l'Oise, est-il « compensé » économiquement et écologique pour Verneuil-en-Halatte ?

En l'état et hormis un aménagement des digues qui pourrait être assimilé à une forme de « compensation d'aménagement touristique », il n'y a pas d'autres éléments permettant à la commune de comprendre en quoi ce projet sera porteur d'actions en faveur de son développement économique et écologique.

Pour autant, la collectivité comprend parfaitement les enjeux, notamment en matière de développement durable (essentiellement en matière de transport) de ce projet de mise en gabarit de l'Oise.

Il n'en demeure pas moins que notre territoire sera impacté de manière significative par un ensemble de travaux à réaliser sur un secteur essentiellement naturel à vocation de loisirs, à protéger compte tenu, notamment, de ses caractéristiques paysagères et écologiques.

Il convient également de signaler, et la commune y reviendra plus loin, que les aménagements prévus pour la mise en gabarit impactent significativement une zone 1AUa où un projet de requalification du site de l'ancienne cimenterie est programmé.

A la lecture des documents proposés à l'enquête publique, la commune de Verneuil-en-Halatte est donc concernée par la réalisation d'ouvrages classés comme « les plus importants ». Il s'agit de la construction d'un ouvrage de compensation des crues dit site d'écrêtement mais également d'ouvrages divers liés au fonctionnement de cet ouvrage de compensation hydraulique et enfin, à l'extrémité Est, un chenal d'alimentation.

Il s'agit donc de travaux importants, décrits comme indispensables au fonctionnement de l'ensemble de cette voirie fluviale modifiée qui impacteront significativement notre paysage naturel.

C'est donc à ce titre que la ville souhaite obtenir des réponses précises et des engagements concrets de la part de Voies Navigables de France (VNF) afin de ce projet d'envergure européen et national puisse s'intégrer à notre cadre de vie local en prenant en compte ses contraintes paysagères, économiques et écologique.

Ces observations et demandes de la commune sont résumés ci-après et explicitées suivant différents thèmes. Les élus de Verneuil-en-Halatte attendent donc des réponses à leurs interrogations.

## 1 - Constitution du dossier d'enquête publique

- Emprise de ce projet et ses contraintes futures : les pièces graphiques restent floues sur les contours exacts des aménagements.
- Certaines cartes restent difficiles à lire, semant la confusion quant aux limites DUP et zone d'écrêtement (I page 501 ; A et B, planches 5 PF3B planche 12). Quels sont les impacts en matière de droit à bâtir ? quels sont les impacts en matière sur le PPRI actuel et à venir ?
- La présentation des impacts la zone du fossé du seigneur n'est pas assez détaillée, idem sur 2 étangs qui seront confondus. La commune demande quels seront les étangs qui seront dragués ?

- la commune demande où sera installé après déplacement le quai d'amarrage existant ?  
Le quai d'appontage est ignoré, pourquoi ?
- Rien n'est répertorié sur le tableau des crues pour Verneuil-en-Halatte...
- Serait-il possible d'avoir un plan de servitudes et d'impact mis à jour concernant la zone d'expansion des crues sur notre territoire ?

## 2 – Volet écologique

- Quels sont les impacts en amont du ru Macquart, du ru de Maubuisson ?
- Impacts sur les volumes envisagés (K page 10, 3500000 m3). Initialement dans l'analyse des choix du site est indiqué 800 000 m3. La différence est incroyable !.
- Il est évoqué des émissions polluantes plus importantes pendant les travaux. A quoi cela correspond ? N'étant pas chiffrées, ni estimées. Ces émissions vont se rajouter à celles existantes liées à la plateforme de Villers Saint Paul...
- Quels sont également les impacts en matière de bruit compte tenu du gabarit des nouvelles péniches amenées à circuler sur cette portion fluviale modifiée ? Vent porteur vers Verneuil...
- Lors des mouvements remplissage et de vidange du site d'écrêtement avant et après les phénomènes de crues, la qualité de l'eau est à surveiller pour la pérennité du milieu aquatique existant. Ainsi, qu'est-il prévu pour la surveillance de la qualité de l'eau ? la commune demande qu'un échantillonnage avant travaux de la qualité des eaux de l'étang des Esquillons soit effectuée qui pourrait servir d'indicateur référentiel dans le suivi de la maîtrise de la qualité de l'eau. Quelles seraient également les actions de VNF en cas de pollution récurrente ou exceptionnelle ?
- Comment seront traitées les eaux stagnantes résultantes des crues ?
- Concernant, le suivi scientifique couplé au plan de gestion hydraulique et écologique des ouvrages hydrauliques qui doit être mis en place entre VNF, la commune demande quelles seront les modalités d'organisation avec la ville de Verneuil-en-Halatte et les différents propriétaires concernés ?
- La question des risques de rabattements de nappes a-t-elle été bien intégrée techniquement et géologiquement, sachant qu'elles sont régulièrement en stress hydrique.
- La réalisation des différents ouvrages, notamment des digues va nécessiter des mouvements de terre important. La commune demande que les terres arables issues des travaux soient mis au profit par exemple des agriculteurs et de la commune.

## 3 - Gestion financière du site et fonctionnement des ouvrages

- Le dossier d'enquête n'évoque pas la question primordiale de l'entretien des ouvrages et des berges actuelles, futures au regard des travaux de rescindement prévus. Ni en matière de compétence, ni en matière de coûts à différentes échelles de temps. Globalement, il n'y a rien de préciser sur le coût financier lié au maintien en fonctionnement de ces ouvrages alors qu'ils sont vitaux pour le fonctionnement du projet MAGEO. La commune demande donc que ces aspects soient précisément évalués, à travers un tableau prévisionnel d'entretien des futurs aménagements.
- Le maintien en l'état des berges étant un point technique important du projet, la commune demande la mise en œuvre d'un plan d'entretien annuel (ou autre périodicité à examiner) après la mise en fonctionnement du projet MAGEO, ainsi qu'un diagnostic régulier sur l'état des berges après travaux.
- Comment ces berges seront protégées lorsqu'elles sont référencées comme « Moyennes ou fragiles » ? et pourquoi l'ensemble du linéaire des berges n'est pas traité ?

Quant est-il des berges non réaménagées pour le projet ? Quelles sont les mesures envisagées pour la conservation et la valorisation du chemin de halage ? La commune demande qu'il soit intégré au projet.

- Il est montré dans le dossier d'enquête que les Etangs deviennent des zones de compensation ce qui peut sous-entendre utilisation de l'eau pour les biefs ?
- Comment est traitée la question de la protection des ouvrages dans le temps contre le ravinement et les effets du batillage ?
- Surface de roulement, qui subira les frais de remise en fonctionnement des chemins en cas de crues ou d'usage intensif pendant les travaux ?
- S'agissant du fonctionnement des ouvrages, VNF évoque la « mise en place d'un gestionnaire ». La commune demande à quel moment ce gestionnaire sera nommé, et par qui, et quelles seront ses compétences, son rôle et ses moyens financiers ?
- La commune demande que des engagements, notamment financiers, soient pris par ce gestionnaire et/ou VNF quant aux travaux d'entretien et de réparation de la voirie Savaterie qui est goudronnée, lors des travaux de construction et de l'entretien des ouvrages et des impacts lors des phénomènes de crues.
- Sur la question du fonctionnement du site d'écrêtement et des ouvrages associés, la commune demande à disposer d'informations et de données techniques plus précises : fonctionnement, capacité, modes et seuils de remplissage, etc....
- L'étang des Esquillons a été financé et entretenu avec les deniers communaux. Qui financera les possibles désagréments, à plus ou moins long terme ?

La ville de Verneuil-en-Halatte informe qu'elle ne veut pas et ne peut pas supporter les coûts de gestion des ouvrages réalisés sur son territoire. Elle estime que ces aménagements se faisant au profit du bon fonctionnement projet MAGEO, il ne lui appartient pas d'en assumer la charge technique et financière.

#### 4 – situation foncière

- Certaines terres agricoles sont intégrées dans le périmètre du site d'écrêtement, la commune s'interroge sur les contreparties accordées aux propriétaires.
- Un ensemble d'emplacements réservés est prévu dans la cadre de la mise en compatibilité du PLU. Dans l'attente des précisions sur le dimensionnement, in situ, des ouvrages, la commune rappelle que la digue (3m de haut environ) prévue va porter atteinte à l'accès à certaines parcelles, engendrant potentiellement l'obligation de modifier certains accès aux étangs qui sont actuellement valorisés par des activités de pêche. Compte tenu de ces contraintes d'accès, la commune demande à ce qu'il soit envisagé l'acquisition de l'ensemble du foncier concerné par la site d'écrêtement. Dans cette logique, il pourrait être envisagé une rétrocession au profit de la commune de l'ensemble des étangs. Toutefois, les ouvrages et aménagements liés au fonctionnement à la gestion des crues resteraient propriété de VNF/gestionnaire à désigner.

#### 5 - Risques naturels (inondations/remontée ou baisse de nappes)

- La commune demande quels sont les scénarios envisagés en cas de rupture des digues à l'occasion d'un épisode de crue important. Le dossier d'enquête public ne traite pas de cette éventualité (crues uniquement centennaires et inondations vers l'aval). Dans cette hypothèse quelles sont les dispositions réglementaires prévues dans le cadre de Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI)
- L'ensemble du secteur concerné par les aménagements est identifié comme zone humide réglementairement et historiquement. Un réseau hydraulique complexe et ancien

est présent sur le futur site d'écrêtement. La commune demande si les risques de remontées ou de baisses de nappes ont fait l'objet d'une étude spécifique sur l'ensemble de son territoire. En effet, le dossier ne semble méconnaître cette problématique locale.

Quelles sont les mesures de protection prévues pour les vernoliens en cas de crues pour le ru Macquart et les remontées ou baisses de nappes ?

## 6 - Volet économique

- Le dossier d'enquête semble promettre des retombées économiques pour la commune, au titre de ce transport fluvial. La commune demande précisément à quoi cela correspond-t-il pour elle ?
- Comme déjà expliqué, le site d'écrêtement englobe les 8 étangs sur lesquels la commune rappelle que des activités de loisir du type pêche sont pratiquées. Ces activités fonctionnent plutôt bien et sont source d'attraction touristique pour le territoire vernolien, et plus largement au niveau de la CCPOH (Communauté de Communes du Pays-d'Oise et d'Halatte). Compte tenu des impacts potentiels en phase de gestion de crues, la commune demande si des dispositifs financiers d'aides sont envisagés pour les Associations de pêche ? Il en va de même si des pollutions des eaux étaient constatées après des périodes de régulation de crues. Par ailleurs la commune a procédé à des aménagements, plantations etc. Qui prendra en charge en cas de destruction ?
- Il est engagé un projet de centrale photovoltaïque sur l'ancienne base de cimenterie le long de l'Oise et classée en zone 1AUa du PLU. Le dossier d'enquête publique montre que plusieurs emplacements réservés sont prévus dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, notamment dans cette zone où près de 30% de la surface sera réservé pour le projet MAGEO. Dans ces conditions, la commune demande que des études complémentaires soient menées avec le porteur du projet photovoltaïque Luxel de sorte à maintenir cet aménagement durable sur notre territoire. A défaut, prévoir une compensation financière pour l'impossibilité ou la réduction d'installation de cette entreprise.

## 7 - Phase de la réalisation des travaux

- Le dossier d'enquête reste très approximatif sur la phase de réalisation des travaux qui, compte des ouvrages et remaniement de terres à prévoir, doit constituer un volet spécifique (volume de terres, circulation des poids lourds, durée des travaux, localisation des bases vie de chantier, etc...) La commune demande que ces informations lui soient communiquées dès que possible pour l'information des riverains.
- Elle demande également qu'un plan de circulation soit travaillé préalablement au démarrage des travaux avec l'ensemble des collectivités gestionnaires des voiries.
- La commune demande que tous les chemins communaux servant aux travaux (ou impactés par les phénomènes de crues) soient entretenus et maintenus en état par VNF ou le gestionnaire désigné.
- La commune demande que soit précisé les périodes de travaux et qu'elles soient adaptées de sorte qu'elles ne nuisent pas à la faune et la flore existante et à évaluer, si nécessaire, les préjudices possibles afin d'envisager les mesures de restitutions écologiques existantes.
- La commune rappelle la nécessité de prévoir un plan de décapage des terres lors de la réalisation des ouvrages, afin que les terres arables pour la construction des digues restent sur place.

- Il est aussi précisé que le remblai de la RD 120 n'a pas été construit dans un objectif de protection contre les crues. Ce n'est pas une digue. Sur la longueur du site, il est traversé par 6 canalisations (et le point de franchissement du ru Macquart ne peut être obturé alors que les berges de ce ruisseau ne sont pas rehaussées en amont de point). En l'état, le remblai de la RD 120 ne peut constituer un ouvrage fiable de fermeture du site de compensation. Il a donc été prévu un étanchement du remblai de la RD 120 pour limiter les fuites et prévenir les dommages que la circulation d'eau dans le remblai pourrait produire. La géomembrane sera mise en place sur le talus après décapage de la terre végétale et interposition d'un géotextile. Elle sera protégée par un second géotextile, une géogrille et la terre végétale provenant du décapage. En pied et en tête de talus, la géomembrane est ancrée dans une tranchée. Compte tenu de ces éléments : Que devient le fossé existant ?
- Les canalisations traversant le remblai seront équipées, côté intérieur du site, d'un clapet anti-retour fixé sur les têtes de buse. Compte tenu des difficultés d'évacuer les eaux en amont, n'y a-t-il pas un risque d'inondation pour la commune ?
- Un fossé est prévu en pied de digue sur la partie aval de celle-ci pour évacuer les eaux qui sinon seraient piégées au pied de la digue. Ce fossé facilitera également le ressuage du site après une crue ayant entraîné un stockage. La commune rappelle que ce fossé se rejette dans le fossé du Seigneur en amont de la vanne de vidange du site et qu'il a un intérêt écologique certain.

## 8 - Intégration paysagère

Le site d'écrêtement des crues de Verneuil-en-Halatte, s'insère à mi-chemin entre ville et campagne. Il profite d'une bonne accessibilité (accès pour les piétons et les véhicules légers), lui permettant d'accueillir les riverains tout en respectant l'environnement. Il constitue une opportunité pour renouer un lien entre l'Oise et ses habitants.

La valorisation paysagère du site de Verneuil consiste à proposer une double promenade bénéficiant d'une vue multiple sur les milieux qui composent l'Oise.

Question : Quels sont les impacts pour les propriétés privées concernées, essentiellement composées d'étangs !

Un cheminement haut, en stabilisé renforcé sur la digue, assurera la circulation des véhicules d'entretien, et permettra aux promeneurs et aux cyclistes de longer la rivière. Le parcours est connecté à la piste cyclable existante. Un cheminement bas, au pied de la digue, est lui aussi praticable. Les espaces agricoles entre la digue et les étangs seront conservés.

Question : Quel est l'intérêt pour un agriculteur de travailler sur une zone réduite ?

La liaison entre ces deux cheminements est rendue possible ponctuellement (en quatre points) grâce à l'aménagement de pontons en escalier, formant aussi une halte et un point d'observation du grand paysage. Ces pontons seront agrémentés par des bancs et une signalétique « Découverte de la nature » informant sur l'environnement alentour. Des plantations de végétaux (saules, chênes, merisiers, etc...) souligneront la présence des pontons et des haltes dans le grand paysage.

Question : la commune pourrait-elle demander à participer à la conception des aménagements ?

## 9 - Gestion administrative et concertation

La commune demande à quoi correspond la création d'une commission intercommunale aménagement foncier alors que la ville de Verneuil-en-Halatte vient, tardivement et « par hasard » d'être informée (réception d'un document le 06 avril 2021 et aussi le 19/04). Quel sera l'utilité de cette CIAF ?

A préciser la périodicité des phases d'entretiens, de visites techniques et de surveillances

## 10 - Impacts sur le PLU

Certaines communes sont en cours de révision de leurs documents d'urbanisme et veulent éviter les écarts ou contradictions avec MAGEO. D'autres mesurent l'étendue des changements d'affectation de parcelles. Pour certaines communes, plusieurs d'hectares voire dizaines d'hectares sont concernés.

La commune s'interroge sur les points suivants :

- des révisions de PLU sont annoncées avec la DUP sans que les élus concernés soient associés et avant même le début de l'enquête publique.
- les conséquences de changements d'affectations de parcelles au titre de MAGEO ne sont pas explicites, en particulier sur la zone 1AUh à l'extrémité Est du territoire au niveau du hameau de la Rue des Bois. Globalement, la commune demande quelles sont les impacts précis en matière de droit des sols et compatibilité avec les futures dispositions du Plan de Prévention des Risques d'Inondation.

Synthèses des questions en attente de réponses de la part de VNF

Consommations d'espaces

Compensations envisagées, lesquelles ?

Possible modifications des itinéraires de cheminement Lesquels et quand et pourquoi ?

On recense des espèces protégées avec destruction d'habitats... On envisage quoi ?

La mise au grand gabarit ne changera pas les niveaux entre les biefs Certitude ?

Mise en place d'un gestionnaire... ?

Emissions polluantes plus importantes Merci pour les vernoliens....

Destruction de l'actuelle zone de confluence du ru Macquart , identifiée comme une ZIE ?

Possibilité d'un abaissement des étangs sur 6 mois... Faune et flore aquatiques ?

Remontées ou baisses des nappes phréatiques sur Verneuil ? Pas de réponses ...

Ils bénéficieront d'une restauration écologique de leur lit Quelles propositions pour le ru Macquart et le fossé des seigneurs ?

Il est difficile d'évaluer l'impact du projet sur la fonction écologique de cette zone humide, complexité des écosystèmes On fait quoi alors ?

Vidange par aspiration ... Poissons etc ?

Que devient la voirie Savaterie ? ?

Risque de rupture de digue ... Submersion et sur inondation des riverains, jusque où ?

Suivi scientifique couplé à un plan de gestion hydraulique et écologique des ouvrages hydrauliques sera mis en place entre VNF et les propriétaires ?

Rien n'est envisagé sur l'entretien futur des étangs en cas de pollution, d'alluvions etc ?

Avis sur l'ensemble du projet hors Verneuil

- Pourquoi ne pas prévoir des bassins de retenues ou réservoirs d'eau pouvant permettre d'irriguer des surfaces d'agricoles le long de l'Oise (utilisation des anciennes gravières ou de zones laissées à l'abandon ....)
- A-t-on mesuré le risque de créer avec ce canal européen, le danger de donner aux convois « non français » la possibilité d'accéder directement aux portes de Paris et même plus ? Que va devenir la batellerie Française qui est plutôt très fragile ?
- Pourquoi ne pas envisager la création de péages pour chaque bief traversé et reverser cette manne financière vers les communes impactées par les zones d'écrêtements et l'amélioration des berges ?
- VNF, peut-il garantir que ce projet ne portera aucune atteinte à nos sources et cours d'eau sur les périodes de crues ou d'assèchement car les biefs devront être exploitables sur la majeure partie du temps.

### **13 : M Patrice Gosset, Verneuil en Halatte**

Quelle est la date prévue de démarrage des travaux?

Quelle est la durée prévue pour l'ensemble des travaux?

Quel est le montant estimé de ces travaux gigantesques?

Le niveau de l'Oise au niveau de la passerelle Verneuil-Villers a été cette année de 28 m au plus fort de la montée des eaux, rendant compliqué l'accès à l'Auberge du Bac (inhabitée) et à la maison située à côté. Qu'en sera-t-il après les travaux?

### **14 : M J. BRAIBANT-FERGANE**

J'aimerais savoir si l'île St Maurice à Creil sera impactée par les travaux qui seront réalisés pour la mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil ?

### **15 : Mme Sophie Baudin, Creil**

Notre maison est située à Creil sur le bord de l'Oise. Nous nous inquiétons de l'érosion des berges accentuée par la plus grande taille des bateaux qui navigueront sur l'Oise. Le sac et le ressac risquent d'endommager non seulement les murs déjà très fragiles parce que anciens mais aussi l'escalier de descente dans l'Oise ainsi que la tonnelle. Est-il prévu un renforcement puis un entretien régulier de ces murs?

Par ailleurs, le passage des bateaux occasionne déjà des vibrations de la maison et nous nous inquiétons également d'une nuisance sonore supérieure à ce qui existe déjà. Ces nuisances sonores ont-elles été évaluées?

### **16 : M Jean Luc Bigourd, Creil**

Effectuant régulièrement la liaison entre Creil et Verneuil en Halatte en vélo, je déplore qu'aucun aménagement que la rive droite en aval de la passerelle de Verneuil vers Creil ne soit prévu.

Une sécurisation et un embellissement d'une piste permettrait d'encourager l'utilisation du vélo entre Creil et Verneuil mais également d'aménager cette berge abandonnée.



## **17 & 18 : Association SSAPP, (Association Saint Sauveur à Pleins Poumons)**

### **1 - PRÉAMBULE**

Avant toute évaluation technique et environnementale du projet MAGÉO, il y a lieu de s'interroger sur le cadre législatif et économique du projet, les avantages et les inconvénients de la Mise au Gabarit Européen de l'Oise.(MAGÉO)

Ces travaux devraient permettre une liaison fluviale entre la Seine et l'Escaut en lien avec le projet de Canal Seine–Nord Europe (CSNE) et d'améliorer les liaisons entre Le Havre, l'embouchure de l'Escaut et Anvers. Cependant ces liaisons ont-elles été évaluées sur les points suivants :

1-1. le transit des matériaux lourds et « en vrac » tels que le sable, la grave ou les céréales, les produits de démolitions de déblais ou les déchets etc...Comment cette circulation est-elle analysée par rapport à l'économie locale, régionale, nationale et européenne ?

Question : Quels ont été les critères d'évaluations lors de l'étude d'origine

Comment ces critères seront-ils revus au regard de l'évolution actuelle de l'économie.

Question : Qui en seront les premiers bénéficiaires ?

- 1-2. le transit des conteneurs

(9,14m x 2,44 x 2,59 Ht soit 43 m<sup>3</sup> utiles environ) ; le projet prévoit de pouvoir en placer deux hauteurs sur une péniche ; cette disposition devra permettre de réduire le transport des conteneurs par camion ; cela devrait faire réduire sensiblement le trafic des camions en particulier sur l'autoroute A1.

Question : que transporteront ces conteneurs ? Des produits manufacturés dans des pays où la main d'œuvre, les lois régissant le travail et la protection de l'environnement n'ont rien de comparable avec la situation en France et en Europe, mettant en péril l'économie de celles-ci ? Ou bien ces conteneurs transporteront-ils des produits manufacturés tout au long du cours des fleuves Seine, Oise, Escaut et dans leurs bassins économiques ?

Question : comment seront assurés les transferts entre les péniches, les conteneurs et les centres de distribution ? (plate-forme multimodales) Ces lieux de transfert de biens, qui en seront les propriétaires, les gestionnaires ? Par quelles instances et comment seront-ils contrôlés ? Dépendront-ils de la législation et de la fiscalité française ?

Question : comment a été faite cette évaluation et comment va-t-elle être revue en fonction de l'évolution du commerce international.

Question : L'augmentation de la circulation des camions et ses conséquences locales a-t-elle été évaluée et soumise aux collectivités locales ?

- 1-3. Quels seront les relations entre les organismes démocratiquement élus que sont les Communes, les Conseils Départementaux et les Conseils Régionaux de la zone géographique concernée avec le ou les gestionnaires du canal Seine-Escaut et des plate-formes multimodales?

- 1-4. Ces études et ces travaux seront-ils limités aux seules actions liées à la responsabilité actuelle des Voies Navigables de France (VNF) ? Ou bien ces études et ces travaux porteront-ils également sur l'environnement immédiat des cours d'eau à savoir :

o les nappes d'eau et les points de captage situés à proximité,

o les voies longeant les berges (chemins de halages, pistes cyclables, sentiers, servitudes de passage « marche pied »)

o les espaces boisés proche de l'eau (ripisylves) et les berges

o les ouvrages franchissant la rivière (ponts de route et de rails & franchissement d'obstacles).

Quels organismes assureront l'ingénierie de l'interface entre l'opération MAGÉO et les différents entités riveraines les communes, les associations, les particuliers ; comment seront assurés les contrôles et les entretiens permanents.

## 2 - CREUSEMENT DU LIT DE L'OISE

Le projet MAGÉO prévoit le creusement du lit de la rivière Oise, sur un mètre de hauteur environ.

- 2-1 Question : les fonds de la rivière Oise ont-ils été sondés et analysés sur leur plan biologique, flore et faune. Ces documents sont-ils accessibles au public ?

- 2-2 Question : de même, le dépôt de pollution sur ces fonds de boues, de matériaux divers, de résidus chimiques et de métaux lourds ont-ils été étudiés ? Ces documents sont-ils accessibles au public ?

- 2-3 Question : sur les bords de la rivière viennent s'échouer des débris flottants, principalement des matériaux plastiques et des résidus d'hydrocarbure : le traitement de ces déchets a-t-il été prévu ? Comment sera-t-il assuré au cours des travaux et par la suite de façon pérenne lors de l'exploitation ?

Les terres excavées du fond de la rivière entre Compiègne & Creil, constituent un volume important de terre et de boues.

- 2-4 Question : où les terres excavées dans le fond de la rivière seront-elles entreposées ? Comment sera fait leur transport; les lieux d'accueil de ses terres ont-ils été désignés et acceptés par responsables locaux ?

Comment seront protégés les sols qui recevront ces terres.

Comment les terres végétales des sites d'accueil seront-elles préservées ?

Des terrains agricoles et naturels seront préemptés pour la réalisation de ce projet :

- 2-5 Question : comment sera sauvegardée la terre végétale des ces terrains ?

## 3 – ALIMENTATION EN EAU SUITE AUX TRAVAUX « MAGÉO »

Le creusement du lit de la rivière Oise va bouleverser l'équilibre hydrologique et la biodiversité du secteur.

- 3-1 Question : comment se fera l'alimentation en eau pour revenir au niveau actuel ; comment les berges mises hors d'eau seront-elles protégées d'un effondrement de rives, de végétaux ou d'arbres ?

Cela le long de l'Oise mais aussi de ses affluents en particulier la rivière « Automne ». Comment seront contrôlées les conséquences des travaux MAGÉO sur les rivières, les rus, les zones humides et les nappes phréatiques ? Quels seront les moyens mis à disposition pour le contrôle et les interventions éventuelles ou urgentes ?

## 4 – OBSERVATIONS CONCERNANT LE TRONÇON ENTRE VERBERIE & ARMANCOURT

- 4-1 Cheminement et entretien

- Sur la rive gauche de l'Oise court une piste cyclable bien fréquentée et en bon état. Cependant, en bordure de la rivière s'accumulent les déchets flottant sur l'eau ou

déposés par les personnes qui y passent ou y séjournent ( cf photo). À l'occasion de cette vaste entreprise qu'est MAGÉO il y a lieu de se préoccuper de l'entretien régulier et permanent des rives, des points de stationnement des péniches dans les zones d'alternat, des points de stationnement du tourisme pluvial et des lieux de pêche : mises en place de corbeilles, gestion de leur évacuation, surveillances et responsabilités respectives.

- 4-2 Ponts Métalliques : Un pont en acier permet à la voie de chemin de fer secondaire venant de la Région parisienne passant par Nanteuil le Haudouin, Ormoy- Villers, Verberie de rejoindre la ligne de Compiègne par Rivecourt. Ce pont est rouillé et en mauvais état. (cf photo).

- De même un petit pont passant sur un cours d'eau mineur au nord de l'embouchure de l'Automne.

- Le pont routier de la route départementale D26 devra être expertisé pour évaluer son état et sa compatibilité avec l'augmentation du trafic de poids lourds avant le début de travaux.

-

- 4-3 Embouchure de l'Automne: La rivière Automne se jette dans l'Oise entre les repères 82 & 83 : l'embouchure et située hors du futur chenal de navigation en alternat. Cette situation ne devra pas exclure du projet la surveillance et le contrôle de l'incidence des travaux de MAGÉO sur les berges de l'Oise et de l'Automne à cet emplacement.

## 5 – CONCLUSION

En permettant la réalisation du projet MAGÉO les habitants du département de l'Oise offrent une possibilité de développement économique pour beaucoup : les entreprises qui réaliseront les travaux, les utilisateurs de cette voie devenue de grande capacité navigable et pour les premiers bénéficiaires. Il doit être rappelé à tous ceux qui en tireront un bénéfice que la rivière Oise n'est pas un moyen d'enrichissement financier mais c'est d'abord un milieu naturel vivant et c'est un bien collectif de toute la région.

Aussi cette opération MAGÉO ne doit pas être limitée au seul périmètre actuel que reconnaît « Voies Navigables de France » (VNF) mais inclure les incidences de ce projet sur les communes, leurs habitants et tout l'environnement limitrophes.

Au cours de cette opération MAGÉO il y a lieu de mettre en place tous les moyens matériels et humains en particulier en matière de protection de la nature, de gestion, et d'ingénierie permanente pour éviter que les abords ne deviennent des poubelles, que les cours d'eau ne se changent en égout et que nous ayons honte de notre rivière Oise lorsque passeront les péniches hollandaises ou chinoises entre des rives sans plus aucune vie et sous les ponts délabrés. Il serait également regrettable que les riverains soient les premiers lésés alors que les profits échapperaient totalement à la collectivité régionale. Les cahiers des charges des intervenants devront être très stricts et devront être contrôlés et évalués.

Cette opération MAGÉO ne devra pas faire l'économie des relations avec tous les intervenants concernés par la rivière et ses abords, les collectivités locales, les services représentants les différents ministères, la SNCF, les exploitants, les industriels, les agriculteurs et les associations en particulier de pêches et de protection de l'environnement.

5 photos jointes

## **19 : SDIS 60, Colonel M Kharraz**

Le Service Départemental d'incendie et de Secours de l'Oise (SDIS 60), pour anticiper l'ouverture du canal Seine Nord Europe a prévu dans son schéma d'analyse et de couverture des risques (SDACR) l'acquisition de 2 bateaux de secours destinés à répondre à l'augmentation des risques générés par la création de nouvel axe fluvial.

Ces embarcations, au regard de leurs dimensions et pour garantir leur rapidité d'intervention, seront positionnées en permanence à l'eau au niveau des centres de secours de Compiègne et de Pont-Sainte-Maxence.

Dans le cadre du dossier portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) entre Creil et Compiègne, mes services ont analysé les documents qui s'y rapportent. Il apparait que des travaux seront entrepris pour rectifier les berges au niveau des centres de secours précités pour améliorer la navigabilité de la rivière.

Aussi, dans le but de concilier ces travaux et les besoins opérationnels du SDIS 60, je souhaiterais que les aménagements nécessaires aux stationnements de nos bateaux de secours (quais, rampes de mise à l'eau, ...) soient réalisés dans le cadre de MAGEO.

## **20 : Compiègne pêche compétition, M Lavaux**

Je suis président du club de pêche Compiègne pêche compétition, nous organisons régulièrement et depuis de nombreuses années sur les berges de l'Oise à Compiègne et la Croix Saint Ouen des compétitions de niveau départemental, régional et national, ces berges sont réputées dans toute la France pour des pêches souvent très fructueuses. Aujourd'hui je suis inquiet quant à la possibilité de poursuivre la mise en place de telles épreuves avec les aménagements de berges proposées. Pour une pratique optimale de notre sport il serait souhaitable de prévoir un aménagement de 600 mètres de berges rectilignes ( ou 3 fois 200 mètres) avec un accès possible au plus proche de l'eau et avec une hauteur entre l'eau et l'installation du pêcheur inférieure à 2 mètres.

Merci de tenir compte de ses remarques dans la finalisation de votre projet.

## **21 : Mme Maud Jouglain, pont Sainte Maxence**

Bonjour, nous habitons au bord de l'Oise à Pont-Sainte-Maxence. Nous sommes très inquiets des nuisances atmosphériques ainsi que des nuisances sonores qui vont être très largement augmentées par le passage de ces énormes bateaux à conteneurs. De plus, qu'en est-il des conséquences sur les rives (érosion) ? Cet hiver, l'Oise a déjà failli déborder... Cela ne me paraît pas très écologique ni aller dans le sens du progrès. Certaines péniches sont déjà très polluantes actuellement mais ces énormes bateaux à conteneurs ne vont sûrement pas fonctionner sans rejeter énormément de particules fines. Le rail me paraît être un meilleur moyen de transport. Nous ressentons déjà les vibrations avec des petites péniches. Quelles conséquences sur notre maison ?

Énormément de nuisances pour les riverains qui souhaitent une vie paisible. Nous allons avoir une autoroute devant nos fenêtres si ce projet voit le jour.

A quelle fréquence vont passer ces bateaux ? La nuit ? Le dimanche ? Nous nous sommes installés à Pont-Sainte-Maxence il y a un an pour que nos enfants grandissent

dans le calme et entourés de verdure. Ce sera tout l'inverse dans quelques temps : nuisances sonores et particules fines.

## **22 : Adèle Tossou-Kpaba, Verneuil en Halatte**

Je réside à Verneuil en Halatte au bord de l'Oise (59 rue Aristide Briand) et je tiens à faire part de mes observations sur le projet MAGEO, bien que de nombreuses informations nous manquent encore aujourd'hui.

Tout d'abord, habitant juste en face de l'Oise, près du rond point de l'Europe, nous nous interrogeons quant à la modification du tracé et à ses nombreuses conséquences :

Des terrains habités apparaissent concernés par le nouveau tracé, ainsi des expropriations sont-elles envisagées ? Pouvez-vous m'indiquer si le tracé sera modifié aux abords de mon habitation ? La modification des berges et des sols n'entraîne-t-elle pas un risque d'affaissement des sols sur les terrains environnants à plus ou moins long terme ? Nos terrains seront-ils davantage exposés à des risques d'inondation ?

Nous sommes également inquiets quant aux nuisances importantes que subiront les riverains à savoir :

- nuisances sonores et vibratoires durant toute la durée des travaux : ce qui endommagera considérablement notre qualité de vie et notre tranquillité durant, a minima, 5 à 6 années de chantier selon vos documents. Les nuisances quotidiennes seront importantes : passage de nombreux camions, vie à proximité d'un énorme chantier, vibrations dues aux travaux du fond du chenal et des berges, bruits inhérents à la réalisation d'un tel ouvrage. Ce chantier apparaît gigantesque et extrêmement long, nous en sommes d'autant plus inquiets.

Quelles seront les décibels émises durant toute la durée des travaux et seront-elles bien conformes aux normes légales ? Que prévoyez-vous pour veiller à ce bon respect des limites légales ?

- nuisances sonores une fois le chantier terminé : Les bruits émis par la quantité de bateaux gros gabarit qui passeront chaque jour seront nettement supérieurs aux niveaux sonores que nous connaissons actuellement avec le passage de petits bateaux et péniches. L'impact sur nos conditions de vie ne fait aucun doute. Ce bruit nous affectera fortement et nous posons donc cette question:

Quelles seront les décibels émises très précisément par les bateaux ? Quelle sera la fréquence et le nombre de bateaux par jour, et circuleront-ils aussi la nuit ?

- nuisances vibratoires : des vibrations seront émises au passage des bateaux gros gabarit et ces vibrations auront incontestablement un impact sur les habitations. Compte tenu de la taille des bateaux et de leur grand nombre de passage dans le futur, nous craignons un impact négatif sur la solidité de nos maisons avec une très probable fragilisation des constructions et bâtiments environnants. Ce projet pourrait avoir des conséquences dramatiques s'il devait porter atteinte aux habitations des riverains.

Des études seront-elles réalisées à cet effet, et prendront-elles en compte la spécificité de chaque bâtiment ? (matériaux de construction, localisation, année de construction, etc.) Qu'est-il prévu en cas d'apparition, à l'avenir, de fissures ou de signes de fragilisation des bâtiments situés le long de l'Oise, causés par le projet ?

- pollution atmosphérique et santé publique : Malgré vos effets d'annonce, la pollution atmosphérique sera très importante. Le projet MAGEO se targue d'être éco-responsable puisqu'il réduira le trafic routier néanmoins le long de l'Oise les émissions de micro particules et de vapeurs de carburants seront énormes puisque les bateaux gros gabarit sont très polluants et seront très nombreux. Les communes du bord de l'Oise seront donc les sacrifiées. Cela entraînera de facto des nuisances olfactives dues à l'émission des carburants.

Nous rappelons que sur notre commune, ce sont essentiellement des familles avec enfants qui vivent dans les maisons situées le long de l'Oise, et il ne vous apparait donc pas problématique de les exposer à de telles quantités d'émissions toxiques. Il s'agit d'une préoccupation de santé publique puisqu'il est sciemment décidé d'exposer les habitants du bord de ce tronçon, qui avaient pourtant choisi de vivre dans un environnement sain, à des micro particules et des hydrocarbures quotidiennement.

Etant précisé que nous habitons tous en lisière de la forêt d'Halatte, zone protégée pour son écosystème et sa biodiversité, qui sera donc polluée également par ce projet.

Ce point a-t-il été pris en compte? Des études ont-elles été réalisées quant à l'impact sur la qualité de l'air et les conséquences potentielles sur la santé des riverains à plus ou moins long terme? Une étude sur la santé publique est-elle en cours ?

- pollution aquatique des fonds de l'Oise : le projet prévoit de creuser le chenal à 4 mètres de profondeur au lieu de 3 actuellement. Compte tenu de l'environnement historiquement industriel sur le secteur Creil / Verneuil en Halatte, les fonds de l'Oise peuvent contenir des métaux lourds et des résidus chimiques et toxiques, enfouis depuis de nombreuses années. Creuser le fond entrainera inévitablement la propagation de ces polluants dans toute la rivière et impactera la faune et la flore.

Ces conséquences ont-elles été prises en compte ? Qu'est-il prévu pour pallier / prévenir cette pollution ?

- nuisances visuelles : sur notre beau cours de l'Oise, paisible et très calme, se succéderont sans cesse d'énormes bateaux porteurs fort disgracieux, chargés de conteneurs, qui impacteront négativement le cadre visuel et bucolique des bords de l'Oise. Il s'agira d'une véritable autoroute fluviale. Notre cadre de vie sera donc dégradé, ainsi que la vue de nos maisons.

- Possible dévaluation des biens immobiliers environnants : Nous craignons aussi une dévaluation de nos biens immobiliers, compte tenu de l'important trouble qui sera provoqué par ce projet, avec rappelons-le : des nuisances sonores, vibratoires, olfactives, de la pollution atmosphérique, et avant tout cela, de très longues années de travaux gigantesques entraînant bien évidemment eux aussi des très importantes nuisances quotidiennes.

QUID de cette potentielle dévaluation de nos biens ? Des indemnisations de compensation du préjudice seront-elles prévues à cet effet ?

Nous n'entendons pas voir notre cadre de vie et la valeur de nos biens dégradés par ce projet MAGEO sans réagir.

Notre commune est réputée pour son calme, son cadre de vie et sa tranquillité. Or il semble que le projet MAGEO ne vienne compromettre tout cela. Sous couvert de bonne volonté éco-responsable et d'un projet novateur à visées écologiques, il s'agit en réalité d'une démarche à but économique et commercial, dont la prise en compte de l'impact sur les territoires et sur l'environnement est tout à fait subsidiaire puisque les dégâts seront nombreux. Gare aux scandales environnementaux et de santé publique...!

Je tenais à vous faire part de ces remarques et interrogations, et je me place dans l'attente de vos réponses.

## **23 : Mairie de Verneuil en Halatte, complément à l'observation n° 12**

La ville de Verneuil en Halatte complète à ce jour par les remarques suivantes son premier avis.

Elle demande :

- Une analyse d'impact et un véritable projet écologique et paysager sur l'ensemble du site de son territoire impacté par ce projet

- Renouèle sa volonté de voir ce site transformé en réserve ou zone naturelle garantissant ainsi sa protection et sa gestion future
- Un schéma et un engagement sur le réaménagement des fossés (du seigneur par exemple) et des rus afin de redonner à ces derniers leurs intérêts écologiques.
- Une analyse mesurant l'ensemble des impacts éventuels sur les nappes souterraines
- Une prise en charge des berges qualifiées de fragiles ou moyennes à l'heure actuelle et qui vont subir le batillage sur l'ensemble de son territoire

## **24 : Entreprises fluviales de France (E2F)**

Le mode fluvial a profondément évolué ces dernières années et démontré sa pertinence, avec une croissance de 10 % en 2019, et de 30 % depuis 1997. Il répond aux objectifs de croissance des modes doux, de respect de l'environnement, de réponse à la congestion des infrastructures routières en milieu urbain dense, il constitue une offre logistique compétitive et de qualité tant pour les filières/clients traditionnels de la voie d'eau comme les producteurs de matériaux de construction, l'agroalimentaire que pour les nouvelles filières porteuses : industriels, grande distribution intéressée par le transport par conteneurs.

La mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) est une des conditions essentielles du renforcement de la compétitivité du mode fluvial

L'amélioration de la compétitivité du mode fluvial est engagée depuis plus d'une décennie, grâce au renouvellement, à la modernisation et au verdissement de la flotte, grâce la rotation optimisée des équipages mise en place dans les flottes industrielles, ainsi qu'un dynamisme toujours réaffirmé de la composante artisanale du secteur. L'évolution de la flotte, tant artisanale, qu'industrielle est marquée par une augmentation du gabarit des unités et du potentiel de chargement. L'homogénéisation du réseau au standard européen est une condition nécessaire pour poursuivre ces efforts de compétitivité. Ainsi il est essentiel que les têtes de réseaux, les jonctions inter-réseaux et intra-européennes, aient un gabarit en cohérence, au minimum de classe Vb, avec le réseau principal, de façon à permettre la navigation des mêmes bateaux et au même chargement et tirant d'air.

Le projet de canal Seine Nord Europe, va ouvrir le bassin de la Seine au réseau fluvial à grand gabarit de l'Europe du Nord, démultipliant ainsi l'offre logistique entre les régions de l'axe Seine et la Belgique, les Pays Bas et l'Allemagne. L'Oise est ainsi le maillon essentiel qui permettra de relier le Canal Seine Nord et l'axe Seine et donc l'accès aux ports de Paris, de Rouen et du Havre.

De plus, de la confluence avec la Seine jusqu'à Compiègne un certain nombre de plateformes multimodales sont réalisées (Bruyères sur Oise, Longueuil Sainte-Marie) ou en projet (PSMO – Port Seine-Métropole ouest) qui sont autant de possibilités de concrétiser des schémas logistiques intégrant la voie d'eau à partir de la région parisienne ou des ports de l'axe Seine et qui, à elles seules, justifient le projet MAGEO.

En effet ce dernier, qui portera la section Creil Compiègne de l'Oise au gabarit Vb (en faisant abstraction des tirants d'air des ponts qui ne sont pas modifiés dans le projet actuel, à l'exception du pont de Mours), permettra d'accroître les possibilités de

massification et renforcera indéniablement la compétitivité du mode fluvial, les potentialités de report modal sont donc considérables.

En cela E2F soutient les objectifs qui prévalent à la réalisation du projet MAGEO.

Le projet MAGEO doit être optimisé pour garantir les conditions du report modal

E2F souhaite que le projet MAGEO soit amélioré afin de satisfaire pleinement aux conditions nécessaires à une optimisation accrue du transport fluvial et aux garanties d'un report modal effectif.

Concernant les tirants d'air des ponts, le projet inclut le rehaussement du Pont SNCF de Mours, ouvrage le plus limitant entre Compiègne et la confluence avec la Seine, Il n'en demeure pas moins que même en utilisant des bateaux optimisés pour le transport de conteneurs il subsistera un certain nombre d'ouvrages qui empêcheront le passage avec trois hauteurs, condition essentielle pour augmenter la compétitivité de ces transports.

E2F demande donc que soit engagés dans les meilleurs délais des travaux de rehaussement de ces ponts afin d'assurer la cohérence du gabarit de l'Oise avec le Canal Seine Nord et la Seine aval. En considérant qu'une hauteur libre de 6,90 m, au lieu de 7 m, est optimale, il resterait 16 ponts à rehausser, en plus du pont de Mours.

Les travaux pourraient être programmés afin d'assurer en priorité la desserte à partir de l'aval de la plateforme de Longueuil Sainte Marie soit 4 ponts, caractérisés par une hauteur libre supérieure à 6,90 m, à rehausser, en plus du pont de Mours. Le rehaussement des 12 autres ponts devra être mené ensuite rapidement.

Le projet MAGEO prévoit des travaux de rescindements de courbes afin d'assurer la fluidité du trafic et le passage plus aisé de convois de 185 m, pour autant la mise en place de quelques zones d'alternat sera nécessaire. E2F souhaite qu'ils soient 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'accroissement du trafic.

Les écluses de l'Oise sont quant à elles parfaitement adaptées aux convois de 185m.

En outre afin de parfaire le projet E2F demande que le maître d'ouvrage prévoie les aménagements nécessaires pour assurer la sécurité des usagers sur le fleuve : les zones d'évitement (retournement) notamment au droit des plates formes multimodales, les postes d'attente au niveau des écluses, les postes de stationnement y compris ceux dédiés au transport de matières dangereuses, le balisage du chenal et des ouvrages.

Le projet MAGEO concerne la section Creil Compiègne de l'Oise, E2F rappelle qu'il est nécessaire d'engager des travaux sur la section Conflans-Sainte-Honorine Creil dont les caractéristiques actuelles sont bien moindres et ne permettent pas le passage en toute sécurité de convois de 185 m à la retenue normale et l'interdit en cas d'accroissement des débits. Ces travaux devront avoir pour objectif d'homogénéiser le gabarit de la voie d'eau sur tout l'itinéraire aval de l'Oise et donc prévoir le rescindement des courbes les plus serrées. Le mouillage devra également être garanti à 4,00 m comme sur la section concernée par MAGEO.

Enfin E2F rappelle, son souhait pour des raisons de compétitivité du mode fluvial de voir augmentée l'amplitude horaire de navigation sur l'Oise, et en tout état de cause de la voir portée à 24 heures dès l'ouverture du Canal Seine Nord.

Entreprises fluviales de France (E2F) est une organisation professionnelle représentative au niveau national, reconnue par le Ministère des transports, fédérant les transporteurs fluviaux français. La Fédération réunit toutes les familles professionnelles du transport



fluvial : artisans bateliers, armateurs, opérateurs en compte propre, transporteurs de passagers, croisiéristes, péniche hôtels.

Le transport fluvial : de nombreux atouts économiques

- Capacité : les volumes et charges transportés par voie d'eau sont très supérieurs à ceux qui peuvent l'être par les autres modes de transport de fret.

- Fiabilité : grâce à son réseau et à son maillage, le réseau offre une disponibilité maximale sans embouteillage. Les livraisons par voie fluviale respectent les délais, même au cœur des agglomérations.

- Simplicité d'utilisation : l'utilisation de la voie d'eau évite les pertes de temps en formalités administratives pour du transport exceptionnel ou la préparation d'itinéraires. Le transport fluvial permet également de stocker en même temps de grandes quantités de marchandises. C'est sa fonction de stock flottant.

- Sécurité : les accidents sont particulièrement rares sur la voie d'eau. Le vol ou la dégradation des marchandises sont réduits au minimum.

- Coût : pour de nombreux types de marchandises et du fait de la massification des chargements le transport fluvial est une solution compétitive.

Le transport fluvial: un mode alternatif et écologique qui génère de faibles externalités environnementales sur les territoires

## **25 : Association SNE-Alliance Seine**

L'association Seine Nord Europe devenue « Alliance Seine Escaut » a pour objectif et ambition la réalisation de la liaison fluviale européenne à grand gabarit connectant le bassin de la Seine au réseau navigable européen.

Cette évolution de la dénomination de l'association rend compte de la véritable échelle et dimension géographico-économique de cette future liaison entre Gand et le Havre après la décision de la France de réaliser d'ici 2028 sur son territoire l'un de ses maillons essentiels qu'est le projet « Seine-Nord » dont le débouché sud se prolonge vers la Seine, via l'Oise, à partir de Compiègne.

De ce fait l'aménagement de l'Oise débuté de l'aval vers l'amont, il y a plusieurs décennies, en raison de ses intérêts régionaux spécifiques répond désormais à une nécessité économique nationale et européenne pour valoriser grâce à Seine-Escaut les offres logistiques et de transport entre l'axe Seine, son économie et ses ports, avec la Belgique, les Pays Bas et l'Allemagne.

Il s'agit principalement de :

- Porter la totalité de l'Oise entre Compiègne et Conflans S/Honorine au gabarit Vb en cohérence avec celui retenu pour la totalité de liaison Seine Escaut,

- Réaliser cet aménagement avant la mise en service de Seine Nord, en 2028.

Aussi l'Alliance Seine Escaut soutient pleinement les objectifs qui prévalent à la réalisation du programme Mageo tout en soulignant, au nom d'une nécessaire cohérence globale, que les principales améliorations de navigation qu'il prévoit devront être étendues à la section aval de l'Oise, de Creil à Conflans.

A cet égard l'association partage l'avis émis par Entreprises Fluviales de France, organisation représentative de la profession fluviale, visant à permettre par des rescindements de courbes la navigation des grandes unités les plus performantes tout en acceptant le principe d'alternats en nombre limité avec un mouillage garanti à 4,00 m.

Par ailleurs notre association se montre attentive à ce que ce programme d'ensemble améliore sensiblement la compétitivité du transport fluvial de conteneurs sur l'Oise.

Sur ce point Alliance Seine Escaut souligne que cette compétitivité face à la concurrence routière n'est atteinte qu'avec la possibilité de charger les unités fluviales sur 3 couches, ce qui induit un tirant d'air sous les ponts d'au moins 6m90, voire 7 mètres. Sur ce point le projet Mageo ne prévoit que le rehaussement du seul pont ferroviaire du Pont de Mours alors que cet impératif concerne par ailleurs 16 autres ponts au moins.

Aussi et pour conclure alliance Seine Escaut :

- Approuve les opérations inscrites au MAGEO,
- Met en avant la nécessité d'un programme complémentaire visant la totalité de l'Oise de Compiègne à Conflans,
- Souligne enfin le caractère stratégique de ces opérations dont la réalisation conditionne les avantages de l'ensemble de la liaison Seine-Escaut.

Sont ainsi en jeu :

- Les avantages de transport et de logistique attendus de cette réalisation d'échelle européenne,
- L'attractivité et la compétitivité des économies francilienne, normande et des Hauts de France comme celles de leurs ports intérieurs et maritimes,
- Le succès d'une politique globale, économique et environnementale, visant à un report modal sur les modes massifiés, en l'occurrence sur le transport fluvial.

## **26 : Chambre d'Agriculture de l'Oise**

Nous souhaitons vous faire part des observations que suscite le dossier relatif au projet de Mise au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO) qui est actuellement mis à l'enquête publique compte tenu de l'évolution de certaines thématiques intervenues depuis 2017 dans le cadre du dossier mis en enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

La Chambre d'agriculture de l'Oise est en contact régulier avec Voies Navigables de France (VNF) sur ce projet qui impacte grandement l'activité agricole.

Il est regrettable qu'il n'en soit pas tenu compte dans l'ensemble des pièces soumises à consultation, ainsi, nous ne trouvons aucune référence aux différentes rencontres, notamment la réunion de concertation du 18 octobre 2019 qui s'est tenue avec la profession agricole et les agriculteurs, pendant lesquelles des questions précises ont été posées au Maître d'Ouvrage. Concrètement, il est regrettable que la pièce J relative au Bilan de la concertation n'ait pas été complétée également du compte-rendu de ces réunions qui se sont tenues récemment et qui permettrait d'éclairer le dossier mis en enquête publique.

Lors de la réunion du 21 janvier 2021, il a été notamment évoqué le problème lié au manque d'entretien des berges qui, à terme, du fait du phénomène d'érosion, entraînera une perte de surface agricole, l'entretien n'étant pas réalisé de manière uniforme. Cela fait partie des impacts indirects du projet pour le monde agricole qui ne sont pas assez pris en compte.

Il a été fait état des surfaces comprises dans le bassin de rétention d'eau à Verneuil en Halatte qui ne semblent pas comprises dans le total évoqué (67 hectares).

Ces terrains n'auront plus la même valeur agricole, l'eau restant plus longtemps, les cultures seront, de ce fait, incertaines si la présence de l'eau perdure. De même, la

création d'un canal à Beaurepaire et le creusement de l'Oise aura un impact non négligeable sur les prairies humides et sur les terres, cela fera partie des impacts indirects du projet qui n'apparaissent pas dans le dossier soumis à l'enquête publique.

De même, il est fait état de la pièce F relative à l'étude d'impact sur l'environnement et des modifications qui y sont apportées compte tenu de l'évolution du SDAGE. Qu'en est-il de ce point de vue des compensations environnementales ? Lors de la réunion du 21 janvier, il était fait état de 99 hectares comprenant à la fois l'emprise sur les terres agricoles et les compensations environnementales qui seraient localisées sur les berges de l'Oise nous dit-on, mais rien n'est précisé dans ce dossier soumis à enquête. Sommes-nous sûrs que ces compensations environnementales ne vont pas impacter une fois de plus le territoire agricole ?

Concernant la pièce E relative au plan général des travaux, un nouveau PGT a été inséré et il est indiqué que cette nouvelle bande de DUP est plus large que celle du dossier initial mais nous n'avons aucune indication sur l'emprise supplémentaire que cela pourrait générer. Avons-nous toujours l'assurance que la surface agricole impactée par le projet, y compris les délaissés, touche 67,36 hectares comme cela était prévu dans le dossier initial ?

Le diagnostic agricole réalisé par la Chambre d'agriculture en 2015 ne figure pas dans les pièces soumises à la consultation publique alors qu'il est fait état des impacts subis par chaque exploitant agricole. Reste ensuite la question des dépôts, aucune indication dans le dossier initial...nous apprenons en réunion que cela n'est pas exclu mais pas d'informations précises sur la localisation et les emprises générées par ces dépôts cités en p. 33 de la pièce ].

Dans notre courrier en date du 28 août 2018, nous avons demandé à ce que les pièces A et B du rapport soient complétées afin que soit pris en compte l'impact économique du projet sur l'économie agricole eu égard aux pertes foncières notamment. Des pourparlers sont en cours avec VNF pour régler les conditions d'indemnisation des agriculteurs à l'occasion des acquisitions foncières et des occupations temporaires sur la base de protocoles que nous avons déjà signés pour le Canal Seine-Nord Europe (CSNE). La Profession agricole a souligné à plusieurs reprises l'importance d'avoir une égalité de traitement vis-à-vis des agriculteurs par rapport à ce qui a été mis en place dans le cadre du Canal Seine Nord Europe.

De même, l'article L.112-1-3 du Code Rural et le décret d'application du 31 août 2016 rend nécessaire une étude préalable pour mesurer l'impact du projet sur l'économie agricole et évoquer les mesures de compensation collective agricole destinées à éviter, réduire et compenser l'impact des emprises foncières sur les terres agricoles et lutter ainsi contre la consommation des espaces agricoles. Or, il est fait état d'une étude en cours et il a été évoqué le faible nombre d'agriculteurs ayant répondu à l'enquête alors qu'ils ont été contactés par mail ou courrier. Sur ce type d'étude, il est indispensable de prendre un rendez-vous avec chaque exploitant sur place. De plus, certains agriculteurs n'ont pas forcément accès à internet. Cette étude aurait dû figurer dans le dossier soumis à l'enquête publique comme nous l'avons évoqué dans notre courrier du 28 août 2018.

Autre point important : où en est-on des effets cumulés du projet avec d'autres projets, notamment le doublement de la RD200 ? Dans la pièce F, il serait nécessaire de préciser les nombreux projets qui vont impacter le foncier agricole.

Concernant les chemins de halage, ou en tout cas les chemins bordant l'Oise et qui devront être rétablis, nous demandons que ceux-ci portent sur le domaine public et non sur les propriétés privées de façon à épargner l'espace agricole suffisamment impacté par le projet, l'espace restant étant suffisant pour ces chemins, et évitant ainsi une consommation d'espace agricole supplémentaire.

## **27 : COMPAGNIE FLUVIALE DE TRANSPORT Seine Nord**

CFT est un acteur historique du transport fluvial sur le bassin de la Seine mais aussi en France. En tant qu'acteur économique et armateur d'une flotte de 75 bateaux fluviaux en France, nous sommes en relation permanente avec les chargeurs et les donneurs d'ordre logistiques sur le bassin de la Seine et notamment sur l'Oise. Pour chaque demande de transport, nous proposons une solution technique la mieux adaptée au demandeur en tenant compte des marchandises et de l'infrastructure.

Dans la perspective de la réalisation du canal Seine Nord Europe, mais aussi pour le développement de l'activité fluviale à destination ou en provenance de sites industriels ou logistiques bordant l'Oise, cette infrastructure est justement le point qui aujourd'hui limite le plus la compétitivité du transport fluvial par rapport au transport routier et qui limite donc son développement. La situation actuelle ne permet pas de répondre aux attentes des clients à cause du gabarit limité, des ponts bas et des nombreux méandres de l'Oise. Ainsi s'il est officiellement possible de naviguer en 180m sur l'Oise, les navigants s'y refusent car la rivière ne s'y prête pas même en condition normale de navigation : il est parfois nécessaire d'appuyer l'avant du convoi sur une pile de pont ou de l'échouer sur une berge pour faire la manœuvre permettant de passer certaines zones. A la moindre crue, la navigation en convois de 180m devient complètement impossible.

Ce petit gabarit limite donc l'emport des bateaux pouvant accéder sur l'Oise et plus tard au canal SNE et donc la massification qui est le seul moyen pour compenser les coûts fixes du transport fluvial, plus importants que ceux du transport routier. Les armateurs fluviaux ont beaucoup travaillé sur leurs bateaux pour améliorer leurs performances techniques et économiques mais cela n'est pas suffisant. Faute de massification et donc de rentabilité pour les clients, beaucoup de marchandises passent aujourd'hui par la route avec toutes les nuisances et les coûts sociétaux que cela représente. L'amélioration de l'infrastructure est donc une nécessité absolue pour la transition énergétique souhaitée par tous et pour la réduction des trafics routiers attendue par les citoyens et les acteurs économiques.

CFT Seine Nord soutient donc le projet de mise au grand gabarit de l'Oise entre Creil et Compiègne. CFT Seine Nord demande aussi que le même travail soit fait sur la section entre Conflans Sainte-Honorine et Creil qui présente les mêmes problèmes. Nous rappelons aussi que le rehaussement du pont de Mours est absolument indispensable. Pour obtenir la pleine efficacité de cet aménagement, il doit aussi être considéré le rehaussement des quelques ponts les plus bas de l'Oise pour au moins permettre de remonter des bateaux fluviaux avec 3 hauteurs de conteneurs jusqu'à Longueuil Sainte-Marie.

## **28 : Ville de Creil**

Dans le cadre de l'enquête publique MAGEO et sur la base du compte rendu de la réunion VNF du 24 février 2021, nous souhaitons porter à votre attention les remarques suivantes :

### Accès île Saint-Maurice

- prévoir le maintien de la possibilité d'un passage pour la circulation des véhicules techniques (type semi-remorque) et de secours pour sécuriser les usages de l'île Saint Maurice (concert, manifestations associatives et sportives, parc public, ENO, etc.),
- traitement de la berge en palplanches à intégrer dans le paysage du centre-ville de Creil.

### Parking

- réaménagement partiel du parking pour faciliter la circulation des véhicules : par qui ? quelle prise en charge par VNF ?

### Côté conservatoire

- destruction des espaces verts de la berge (plantes et arbres) devant l'entrée du conservatoire : quel aménagement futur des abords ?
- accès pour les véhicules techniques et de secours à maintenir
- escalier d'accès au conservatoire à maintenir

### Côté château :

- mur de clôture du château à conserver impérativement.
- réaménagement des abords du château et des espaces publics, dans le cadre de la réhabilitation du château : par qui ? quelle prise en charge par VNF ?
- intégration des services de VNF aux études de maîtrise d'œuvre du traitement des abords du château et transmission des plans PRO de MAGEO à la ville.
- création d'un groupe de travail - abords du château et du conservatoire : qui est le chargé de suivi chez VNF ?

## **29 : Jean-François ALAPETITE, Chef du projet C.S.N.E., Conseil départemental de la Somme**

Dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, je tiens par la présente à vous faire part de notre intérêt pour que le projet de mise au gabarit européen de la rivière Oise (MAGEO), se réalise dans les conditions prévues.

En effet, ce projet s'inscrit dans le programme plus vaste de liaison internationale entre les bassins fluviaux de la Seine et de l'Escaut, validé par la Commission européenne le 27 juin 2019.

Ce programme comprend également la réalisation du canal Seine-Nord Europe auquel le Département de la Somme est partie prenante, directement pour la réalisation de cet ouvrage et indirectement pour les retombées économiques et sociales qu'il va générer après sa mise en service en 2028. La jonction de ce futur canal avec l'Oise se fera à Compiègne et permettra de rejoindre la Seine.

Il est donc primordial pour le Département de la Somme que l'Oise, entre Compiègne et Creil, soit mise au même gabarit que le canal Seine-Nord Europe et la Seine. Cette exigence technique est d'autant plus importante pour les producteurs céréaliers de la Somme qui exportent leurs productions, depuis les plates-formes de Languevoisin ou encore de Moislains, sur le canal du Nord, vers le port de Rouen. Cette voie d'eau est également utilisée par d'autres secteurs agricoles et agroalimentaires, vers la même direction. Tout ceci concourt à contenir le trafic routier des poids lourds.

Espérant que cette contribution permette d'enrichir la consultation que vous conduisez

### **30 : Mme LAMOUCHE MYRIAM, Armancourt**

1°) Je ne comprends pas les tracés retenus.

En effet, il est, à mon sens, plus logique de faire des tracés plus "rectilignes" plutôt que "courbes".

Or, sur les secteurs de JAUX et ARMANCOURT, tous les tracés (celui retenu et ceux "étudiés" et non retenus) sont des agrandissements de courbe !

Donc POURQUOI ne peut-il pas être envisagé de faire un tracé plus rectiligne en passant sur les lieux-dits LE PRIEURE et LES LONGUES RAIES plutôt que de creuser sur des champs agricoles sur les lieux-dits LA CROIX et L'EPINETTE et de saccager le peu de nature qu'il reste ainsi que la faune et la flore. Pourquoi aussi rapprocher de façon très conséquente la rivière des nombreuses habitations et par là même de fragiliser les sous-sols et nombreuses nappes d'eau souterraines ; ce qui fragilisera également par voie de conséquence toutes les habitations. (Pièce F5 - p62 planche 12 et 11)

2°) Ce projet va apporter de nombreuses nuisances en terme de dégradation de l'environnement (pollution des eaux et berges de l'Oise) de bruits (émis par les bateaux sans parler de celui des ports à venir ainsi que l'augmentation du trafic des camions dans un large périmètre autour de ces ports) de visuels aussi (qui peut qualifier de "beau" la vue de conteneurs ?) Cela fait donc beaucoup de nuisances pour 3 à 4 bateaux journaliers dit "de gabarit européens".

3°) Décevant aussi de voir tant d'argent dépensé pour un projet qui finalement n'évitera même pas (ou même ne diminuera) les nuisances liées aux crues..... crues déjà largement amplifiées par les aménagements précédents de cette rivière.

Si je n'ai, certes, pas les compétences pour étudier et comprendre ce projet dans son ensemble, je reste inquiète car je ne trouve aucun point positif de celui-ci dans mon proche environnement.

### **31 : M Steve LABEYLIE, Le Havre**

SOGESTRAN est un acteur historique du transport fluvial en France. En tant qu'acteur économique et armateur d'une flotte de 160 bateaux fluviaux en France, nous sommes en relation permanente avec les chargeurs et les donneurs d'ordre logistiques sur le bassin de la Seine et notamment sur l'Oise. Pour chaque demande de transport, nous proposons une solution technique la mieux adaptée au demandeur en tenant compte des marchandises et de l'infrastructure.

Dans la perspective de la réalisation du canal Seine Nord Europe, mais aussi pour le développement de l'activité fluviale à destination ou en provenance de sites industriels ou logistiques bordant l'Oise, cette infrastructure est justement le point qui aujourd'hui limite le plus la compétitivité du transport fluvial par rapport au transport routier et qui limite donc son développement. La situation actuelle ne permet pas de répondre aux attentes des clients à cause du gabarit limité, des ponts bas et des nombreux méandres de l'Oise. Ainsi s'il est officiellement possible de naviguer en 180m sur l'Oise, les navigateurs s'y refusent généralement car la rivière ne s'y prête pas même en condition normale de navigation : il est parfois nécessaire d'appuyer l'avant du convoi sur une pile de pont ou de l'échouer sur une berge pour faire la manœuvre permettant de passer certaines zones. A la moindre crue, cette navigation en convois de 180m devient complètement impossible.

Ce petit gabarit limite donc l'emport des bateaux pouvant accéder sur l'Oise et plus tard au canal SNE et donc la massification qui est le seul moyen pour compenser les coûts fixes du transport fluvial, plus importants que ceux du transport routier. Les armateurs fluviaux ont beaucoup travaillé sur leurs bateaux pour améliorer leurs performances techniques et économiques mais cela n'est pas suffisant. Faute de massification et donc de rentabilité pour les clients, beaucoup de marchandises passent aujourd'hui par la route avec toutes les nuisances et les coûts sociétaux que cela représente. L'amélioration de l'infrastructure est donc une nécessité absolue pour la transition énergétique souhaitée par tous et pour la réduction des trafics routiers attendue par les citoyens et les acteurs économiques.

SOGESTRAN soutient donc pleinement le projet de mise au grand gabarit de l'Oise entre Creil et Compiègne. Il est de nature à améliorer globalement la performance du transport fluvial de marchandises. SOGESTRAN demande que le même travail soit fait sur la section entre Conflans Sainte-Honorine et Creil qui présente les mêmes problèmes. Nous rappelons aussi que le rehaussement du pont de Mours est absolument indispensable. Pour obtenir la pleine efficacité de cet aménagement, il doit aussi être considéré le rehaussement des quelques ponts les plus bas de l'Oise pour au moins permettre de remonter des bateaux fluviaux avec 3 hauteurs de conteneurs jusqu'à Longueuil Sainte-Marie.

SOGESTRAN s'associe pleinement à la position de E2F qui représente les transporteurs fluviaux en France et dont vous trouverez ci-joint la contribution.

### **32 : Mme LAMOUCHE MYRIAM, Armancourt**

SAUF ERREUR, L'église Notre-Dame d'Armancourt (inscrite monument historique par arrêté du 22 août 1949) n'est pas indiqué sur vos documents...

Pièce F1 et F2 - synthèse enjeux environnementaux - planche n°2

### **33 : Société du Canal SEINE-NORD EUROPE**

Le Canal Seine Nord Europe dont la maîtrise d'ouvrage a été confiée à la SCSNE, s'inscrit dans le cadre du projet européen Seine Escaut au même titre que le projet MAGEO. Ce projet européen Seine-Escaut fait l'objet de la décision d'exécution (UE) 2019/1118 de la

Commission Européenne du 27 juin 2019 relative au projet transfrontalier Seine-Escaut sur les corridors de réseau central «Mer du Nord Méditerranée» et «Atlantique». MAGEO fait l'objet de l'article 2 c) de cette décision quant au Canal Seine Nord Europe il est visé par l'article 2 d).

Cette décision marque la volonté de l'Europe de construire un réseau fluvial européen à grand gabarit. Elle fixe le périmètre géographique du réseau Seine Escaut, les objectifs de réalisation en termes de date, ainsi que la gouvernance générale. Le projet Seine Escaut vise à relier le réseau fluvial français au réseau européen à grand gabarit et, par voie de conséquence, de développer le transport fluvial en France, mode de transport écologique, de renforcer la compétitivité des entreprises françaises, d'améliorer l'attractivité des régions desservies et d'augmenter le potentiel des ports maritimes par de nouveaux débouchés de navigation. Plus qu'un projet d'infrastructure, c'est un projet d'aménagement du territoire contributeur à la transition écologique.

Au cœur de ce réseau Seine Escaut, le Canal Seine-Nord Europe est le fruit d'un partenariat exemplaire entre les régions Hauts de France et Ile de France, les départements de l'Oise, de la Somme, du Pas de Calais et du Nord, l'Etat français avec l'appui décisif de la Commission Européenne. Il constitue le projet fluvial européen majeur pour les 10 prochaines années. Le canal Seine Nord-Europe s'étend sur 107 kilomètres entre les départements du Nord et de l'Oise. Au nord, le Canal Seine Nord Europe débouchera à Aubencheul-au-Bac sur le Canal de la Sensée, relié notamment au port de Dunkerque. Au sud, à Compiègne, le Canal Seine Nord Europe sera connecté à l'Oise. Le gabarit passera d'un gabarit de 650 tonnes actuellement sur le canal du Nord à un gabarit « Vb » qui correspond à des convois pouvant aller jusqu'à 185 mètres de long, et 4400 tonnes, ce qui correspond à 220 camions.

Dans ce contexte, la mise à grand gabarit européen de l'Oise aval que porte le projet MAGEO sous la maîtrise d'ouvrage de Voies Navigables de France apparaît non seulement comme une suite logique du Canal Seine Nord Europe mais surtout un maillon indispensable à la finalisation du réseau Seine/Escaut en permettant la continuité du trafic à gabarit. MAGEO avec le Canal Seine-Nord Europe permettra de relier les ports maritimes et intérieurs du Nord de la France à ceux de l'Axe Seine et de l'Oise.

La Société du Canal Seine Nord Europe apporte donc tout son soutien et émet un avis très favorable à ce projet qui s'inscrit en pleine cohérence avec les objectifs de la liaison Seine/Escaut.

### **34 : Compagnie Fluviale de Transport, Etablissement Mahieu**

CFT est un acteur historique du transport fluvial sur le bassin de la Seine mais aussi en France. En tant qu'acteur économique et armateur d'une flotte de 75 bateaux fluviaux en France, nous sommes en relation permanente avec les chargeurs et les donneurs d'ordre logistiques sur le bassin de la Seine et notamment sur l'Oise. Pour chaque demande de transport, nous proposons une solution technique la mieux adaptée au demandeur en tenant compte des marchandises et de l'infrastructure.

Dans la perspective de la réalisation du canal Seine Nord Europe, mais aussi pour le développement de l'activité fluviale à destination ou en provenance de sites industriels ou logistiques bordant l'Oise, cette infrastructure est justement le point qui aujourd'hui limite le plus la compétitivité du transport fluvial par rapport au transport routier et qui limite



donc son développement. La situation actuelle ne permet pas de répondre aux attentes des clients à cause du gabarit limité, des ponts bas et des nombreux méandres de l'Oise. Ainsi s'il est officiellement possible de naviguer en 180m sur l'Oise, les navigants s'y refusent car la rivière ne s'y prête pas même en condition normale de navigation : il est parfois nécessaire d'appuyer l'avant du convoi sur une pile de pont ou de l'échouer sur une berge pour faire la manoeuvre permettant de passer certaines zones. A la moindre crue, la navigation en convois de 180m devient complètement impossible.

Ce petit gabarit limite donc l'emport des bateaux pouvant accéder sur l'Oise et plus tard au canal SNE et donc la massification qui est le seul moyen pour compenser les coûts fixes du transport fluvial, plus importants que ceux du transport routier. Les armateurs fluviaux ont beaucoup travaillé sur leurs bateaux pour améliorer leurs performances techniques et économiques mais cela n'est pas suffisant. Faute de massification et donc de rentabilité pour les clients, beaucoup de marchandises passent aujourd'hui par la route avec toutes les nuisances et les coûts sociétaux que cela représente. L'amélioration de l'infrastructure est donc une nécessité absolue pour la transition énergétique souhaitée par tous et pour la réduction des trafics routiers attendue par les citoyens et les acteurs économiques.

CFT Seine Nord soutient donc le projet de mise au grand gabarit de l'Oise entre Creil et Compiègne. CFT Seine Nord demande aussi que le même travail soit fait sur la section entre Conflans Sainte-Honorine et Creil qui présente les mêmes problèmes. Nous rappelons aussi que le rehaussement du pont de Mours est absolument indispensable. Pour obtenir la pleine efficacité de cet aménagement, il doit aussi être considéré le rehaussement des quelques ponts les plus bas de l'Oise pour au moins permettre de remonter des bateaux fluviaux avec 3 hauteurs de conteneurs jusqu'à Longueuil Sainte-Marie.

### **35 : M Daniel Grégoire**

Compte tenu d'une aire d'amarrage projetée au niveau de la zone d'alternat aval de Verberie, et compte tenu de la motorisation diesel des futurs automoteurs et pousseurs de barges, quel sera, notamment pour les sautriaux, le niveau des nuisances sonores et olfactives et donc de pollution.

D'autre part, à l'occasion de MAGEO, ne pourrait-on pas se réapproprier les chemins bordant la rivière (pour les piétons et les cyclistes).

### **36 : ROSO, regroupement des organismes de sauvegarde de l'Oise**

Avis du ROSO document de 31 pages comportant un résumé en page 1 et 5 annexes

#### Résumé de l'avis ROSO

Nous avons analysé le dossier MAGEO soumis à enquête publique, notamment sur les points suivants :

- 1) Rôle écosystémique,
- 2) Avenir économique de la zone MAGEO,
- 3) Propriété des aires de compensation (emplacements réservés ?),
- 4) D'autres dispositifs de protection contre l'inondation,
- 5) Garantie de navigabilité en tout temps en ménageant la ressource en eau,

- 6) Travaux d'approfondissement du lit de la rivière aux conséquences mal qualifiées , 7) Une voie d'eau moderne nécessite des berges/rives pérennes et entretenues,
- 8) Maintien de corridors écologiques majeurs,
- 9) action soutenue de réagriculturation et renaturation,
- 10) Redéploiement et protection des espèces,
- 11) Du tourisme au travers des traces de l'histoire mises en valeur dans un paysage emblématique,
- 12) Aspect économique,
- 13) Mobilité,
- 14) Risques technologiques,
- 15) Financement et moyens humains,
- 16) Des mesures phares dans la DUP.

En résumé à ce stade, nous réservons notre avis sur ce projet en l'état. Trois points sont majeurs :

- s'assurer que la navigabilité du trajet MAGEO existe en tout temps et prend en compte le changement climatique,
- garantir que les terres arables excavées retrouvent une fonctionnalité agricole sur un espace dont cette fonctionnalité disparaît,
- garantir que la qualité des eaux en général et spécialement pour les sites d'écrêtement soit préservée.

UNE GRANDE CAUSE NATIONALE ET DEPARTEMENTALE : SAUVER LA LIAISON SEINE-ESCAUT -LSE- dans le cadre de la liaison Seine Nord Europe en s'inscrivant dans la perspective du changement climatique

Nous avons consulté les documents sur <https://www.oise.gouv.fr/Publications/Publications- legales/Enquetes-publiques/2021/MAGEO>

Sur la question de l'hydrogéologie, nous avons tenu compte de la fiche MESO établie par le BRGM en 2015 MASSE D'EAU SOUTERRAINE HG002 « ALLUVIONS DE L'OISE » [http://sigessn.brgm.fr/files/FichesMESO/Fiches\\_completes/Fiche\\_MESO\\_FRHG002\\_Seine - Normandie.pdf](http://sigessn.brgm.fr/files/FichesMESO/Fiches_completes/Fiche_MESO_FRHG002_Seine - Normandie.pdf)

Il faut inscrire cette cause nationale dans « Une grande cause européenne : sauver la liaison Seine - Nord-Europe » et une cause plus locale : SAUVER MAGEO

Nous ne parlerons maintenant que du projet MAGEO

projet de Mise au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO) -Demande de Déclaration d'utilité publique du projet emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de l'agglomération de la région de Compiègne (ARC), des communes de Brenouille, Creil, Houdancourt, Longueil -Sainte-Marie, Montataire, Pont-Sainte-Maxence, Pontpoint, Rhuis, Rieux, Rivecourt, Verneuil -en-Halatte, Villers- Saint-Paul

Remarque liminaire

Nous avons l'impression que ce projet ne prend pas en compte les effets du changement climatique sur la ressource en eau. Nous attendons que dans sa réponse VNF nous détrompe et que nous avons fait une lecture trop rapide du dossier.

Un objectif tel que l'envisage le ROSO : fortifier l'épine dorsale du redéveloppement économique, environnemental et social de l'Oise en favorisant la mobilité sur et autour de cette voie fluviale dont il faut assurer la navigabilité en tout temps et en assurant une

meilleure protection contre le risque d'inondation, en retenant le principe Destructeur (Impacteur)-Réparateur payeur et que MAGEO signifie Moyen Ambitieux de Garantir Economiquement et Environnementalement une Oise Sociale .

Pour ce faire, il faut :

- assurer une alimentation de cette partie de la liaison compte tenu d'une ressource en eau variable au cours des saisons, et en disposant d'un document cartographique reprenant le relief, les couches géologiques et les flux dus aux fossés, rus, rivières, zones humides, marais, plans d'eau, nappe sub-affleurante et systèmes de drainage, ceci en coordination avec le BRGM, l'Agence de l'eau, le SMOA, l'Entente Oise-Aisne...
- redéployer au maximum le transport des marchandises sur la voie d'eau vers et à partir des entreprises situées dans l'aire d'étude ( et ceci en lien avec la délégation générale au développement de l'Axe Nord, et la CCI régionale HdF et la profession batelière),
- réaménager totalement berges/rives, chemin de halage, marchepied, chemins divers de circulation douce en traitant la question de la pérennité et de l'entretien, ceci en lien avec un syndicat unique des rives de l'Oise? et/ou l'entente Oise Aisne (on pourrait en profiter pour toiletter les textes légaux et administratifs quelque peu obsolètes),
- redéployer l'agriculture (cultures diverses, élevage, vergers, maraîchage, cives pour la méthanisation, agroforesterie en lien avec la ripisylve?) ..., au moins dans l'aire d'étude générale, bien sûr en lien avec la Chambre d'Agriculture et la Fédération des chasseurs,
- établir un plan d'ensemble pour tout le système d'écrêtement en s'intéressant à Verneuil- Beaurepaire et Longueil Sainte Marie, mais aussi à tous les étangs existants sur le parcours qui peuvent recevoir une charge d'eau plus importante que celle existante); une solution complémentaire à étudier serait possible : des réservoirs de stockage temporaire permettant de mieux régulariser l'alimentation de la voie d'eau,
- analyser les services écosystémiques assurés actuellement pour qualifier les effets positifs et négatifs de la réalisation du projet MAGEO avec un point zéro, puis le suivi de la biodiversité et son évolution: espèces spécifiques menacées notamment avec une mise en place de compensations suivies dans le temps en lien avec le conservatoire des espaces naturels HDF,
- procéder à une étude au cas par cas de tous ces réaménagements/compensations selon la nature du terrain substrat,
- attacher de l'importance au souvenir de l'archéologie et de l'histoire de cette liaison et de ses abords.

Nous apprécions la qualité des études faites et la décision PARM, mais des compléments, notamment sur l'alimentation en eau sont nécessaires ; l'étude socio-économique datant de 2010 sans doute ? est à actualiser ; une concertation avec diverses études est indispensable :

- (COMpAG (voir fiche jointe, annexe 1), étude nationale qui traite d'écoagriculture
- Programme Pluriannuel de Restauration et d'Entretien du ru de la Frette et de la gestion quantitative du Marais de Sacy.
- Possibilité d'étude Symbiose sur la réagriculturation et renaturation dans l'aire générale d'étude et à ses alentours proches (voir préprojet joint, annexe 2)

Remarque : tenir compte de la situation actuelle de l'Oise et du marais de Sacy (site RAMSAR) notamment qui depuis au moins deux ans sont en déficit d'eau l'été.

Nous ne porterons un avis sur le projet MAGEO que lorsque VNF aura répondu aux questions mentionnés dans les points numérotés de 1) à 16) .

## 1) Rôle écosystémique

Pour un projet qui va entraîner des atteintes importantes, pour ne pas dire majeures à l'écosystème concerné, il y a lieu de s'interroger sur les fonctions écosystémiques pour tout le bassin versant concerné. Le rôle écosystémique n'est bien assuré que si on

dispose d'une ressource en eau adaptée, d'un bon équilibre écosystémique des espèces, d'une agriculture plus respectueuse de l'environnement, d'un réseau de voies douces à usages multiples.

1.1 La ressource en eau du bassin versant est-elle étudiée pour prendre en compte les effets de l'approfondissement et de l'élargissement du cours de l'Oise ? Comment a été modélisé l'influence du changement climatique ? Les zones humides pourront-elles assurer leur rôle avec des compensations qui ne seront pas toutes proches de l'aire générale d'étude et pour celles situées dans l'aire d'étude qui pourraient être soumises à un rabattement de nappe.

1.2 Les espèces actuelles peuvent-elles être maintenues dans un bon équilibre écosystémique et comment sera assuré le suivi ?

1.3 L'agriculture peut avoir un rôle positif ou négatif sur l'écosystème. On va supprimer des terres agricoles, des terres risquent de ne plus assurer une bonne fonctionnalité avec une alimentation en eau plus réduite (ou parfois trop abondante sur les systèmes d'écrêtement des crues), des changements majeurs sont prévisibles pour les méthodes culturales.

1.4 Les chemins divers, de circulation douce existants ou à recréer/réhabiliter constituent des éléments essentiels pour assurer gestion et entretien ainsi que tourisme et déplacements dans toute la zone d'étude générale ; ces aménagements doivent être pris en charge dans le projet MAGEO et tenir compte d'une étude sur les chemins ruraux de Verneuil dont une partie se trouve sur l'emprise du site d'écrêtement de Verneuil - Beaufort.

2) Avenir économique de la zone MAGEO (repris intégralement de l'avis SSAPP, SaintSauveur à Pleins Poumons, Association loi 1901 Siège : Mairie, 74 rue Aristide Briand 60320 Saint Sauveur). Cette association est adhérente au ROSO

Avant toute évaluation technique et environnementale du projet MAGEO, il y a lieu de s'interroger sur le cadre législatif et économique du projet, les avantages et les inconvénients du projet MAGEO. Nous retenons que ces travaux devraient permettre une liaison fluviale entre la Seine et l'Escaut en lien avec le projet de Canal Seine-Nord Europe (CSNE) et d'améliorer les liaisons entre Le Havre, l'embouchure de l'Escaut et Anvers. Cependant ces liaisons ont-elles été évaluées sur les points suivants :

2.1 le transit des matériaux lourds et « en vrac » tels que le sable, la grave ou les céréales, les produits de démolitions de déblais ou les déchets etc... Comment cette circulation est-elle analysée par rapport à l'économie locale, régionale, nationale et européenne ? Question : Quels ont été les critères d'évaluations lors de l'étude d'origine ? Comment ces critères seront-ils revus au regard de l'évolution actuelle de l'économie. Question : Qui en seront les premiers bénéficiaires ?

2.2. le transit des conteneurs (9,14m x 2,44 x 2,59 Ht soit 43 m<sup>3</sup> utiles environ) ; le projet prévoit de pouvoir en placer deux hauteurs sur une péniche ; cette disposition devra permettre de réduire le transport des conteneurs par camion ; cela devrait faire réduire sensiblement le trafic des camions en particulier sur l'autoroute A1. Question : que transporteront ces conteneurs ? Des produits manufacturés dans des pays où la main d'œuvre, les lois régissant le travail et la protection de l'environnement n'ont rien de comparable avec la situation en France et en Europe, mettant en péril l'économie de

celles-ci ? Ou bien ces conteneurs transporteront-ils des produits manufacturés tout au long du cours des fleuves Seine, Oise, Escaut et dans leurs bassins économiques ? Ces deux points précédents sont fondamentaux pour juger si le projet de liaison Seine-Escaut à un intérêt général.

Nous examinerons maintenant divers points plus spécifiques.

Quelles questions nous posons-nous pour avoir un ouvrage répondant au mieux à quelques fonctionnalités brièvement évoquées ci-dessous ; elles viennent compléter l'avis ROSO 2018 lors d'une phase de concertation (annexe 3).

3) Propriété des aires de compensation (emplacements réservés?) pour les espèces et l'agriculture en tenant compte du risque inondation (nous admettons que les emplacements réservés sont propriété de VNF ?).

Mener une politique coordonnée de compensation serait favorisée par la propriété des sites concernés. La gestion peut ensuite être déléguée pour les zones qui n'ont pas un intérêt direct pour la fonction navigation fluviale assurée par VNF.

Remarque : Nous notons bien que «Voies navigables de France» est l'opérateur national de l'ambition fluviale : Établissement unique qui répond, sur 2 réseaux complémentaires et connectés (réseau transport et réseau tourisme), à 3 grandes missions au service du public : promouvoir la logistique fluviale, concourir à l'aménagement du territoire et assurer la gestion globale de l'eau.)

Nous estimons que divers autres emplacements réservés pour l'écrêtement des inondations et le stockage temporaire de l'eau sont à définir et retenir dès cette DUP, même si on retient la réalisation d'un site d'écrêtement des crues à Verneuil-Beaurepaire qui nous apparaît plutôt négatif en ce qui concerne la fonction écosystémique.

Il serait nécessaire d'avoir une approche commune et au moins concertée VNF-SCSNE. Nous avons cru comprendre que VNF est plutôt dans la position d'acquiescer le moins de terrains possibles, notamment pour le site d'écrêtement de Verneuil. Nous avons cependant noté que la SCSNE avait acquis un site de compensation (celui de l'étang 5 à Pontpoint) dans l'aire MAGEO.

Mais, sur cette partie de la liaison Seine-Escaut, il faut que soit assurée une alimentation en eau adaptée aux saisons et tenant compte de la nécessité de protection contre les risques d'inondation au moyen de dispositifs mieux adaptés que les sites d'écrêtement retenus dont nous contestons, en l'état actuel la bonne fonctionnalité.

4) D'autres dispositifs de protection contre l'inondation

La solution proposée est celle de sites d'écrêtement. On peut se poser la question de son caractère adapté dans une période où le changement climatique risque d'entraîner de plus grandes fluctuations du niveau des eaux superficielles avec des conséquences majeures sur les zones humides et les écosystèmes liés. De plus, il peut se surajouter le manque d'eau pour des cultures irriguées. On peut s'interroger sur la pertinence de s'appuyer essentiellement sur Verneuil-Beaurepaire alors qu'apparemment un site, certes de surface limitée, prévu pour l'écrêtement et inutilisé existe serait ? en attente depuis 20 ans avec excavations faites à Armancourt (en fait ce site pourrait recevoir les terres arables excavées dans les travaux MAGEO ; la série des étangs à Verberie, Pontpoint et Verneuil-Beaurepaire pourrait accueillir une hauteur d'eau plus importante qu'actuellement (50 cm à 1 m). Une autre solution permettant en même temps de réguler le débit pour assurer la navigabilité tout temps du secteur MAGEO est d'installer des réserves d'eau temporaire : on pompe (reçoit par gravité) en hiver et on restitue en été pour tous les usages qui en ont besoin.

A proximité immédiate de cet axe existent nombre de lieux qui pourraient être utilisés pour installer des réservoirs sans nuire au paysage ou impacter des terres agricoles. Des

recreusements de certaines surfaces polluées pourraient servir d'emplacements de réservoirs.

5) Garantie de navigabilité en tout temps en ménageant la ressource en eau

Comment assurer au mieux la pérennité de la ressource en eau pour avoir une alimentation adaptée de cette section de l'Oise ? Quels sont les moyens humains et techniques mis en place pour assurer une meilleure connaissance de l'alimentation en eau de cette section pendant et après la réalisation des sites d'écrêtement de Verneuil et des modifications sur le site de Longueil Sainte Marie et de la remise en place des berges. Les sites d'écrêtement» peu respectueuse de l'environnement et d'un coût économique important seront-ils définitivement adaptés ? Quelles mesures sont prises pour avoir des données concernant le site du marais de Sacy ? Quels choix pour assurer le stockage d'eau dans les périodes d'abondance pour la redistribuer dans les périodes de disette ? Cette approche peut-elle être cumulée avec la lutte contre les effets néfastes des inondations ?

Nous nous devons de ménager la ressource en eau et ne pas la gaspiller.

A minima, il faut poursuivre une meilleure connaissance du régime de l'eau, son réchauffement, ses variations de niveau dans les zones humides et la nappe subaffleurante, ainsi que dans tous les affluents de l'Oise ...).

Le SMOA a lancé une étude«Programme Pluriannuel de Restauration et d'Entretien du ru de la Frette et de la gestion quantitative du Marais de Sacy » pour connaître au mieux le cours de la Frette depuis ses sources( du côté de Rosoy), la traversée du Marais (avec son réseau de canaux et fossés attenants), sa sortie du Marais jusqu'à son embouchure dans l'Oise permettant de réguler au mieux les variations de niveau de l'Oise, de ses affluents et du marais de Sacy ( en lien avec étude européenne Anthropofens). Cette étude est-elle prise en compte ?

Derrière ce diagnostic, le cours de la Frette pourrait être remodelé dans et hors du marais via différentes options (ouvrages artificiels, modifications du lit, ...) avec l'objectif de redonner une vie – au moins partielle- de tourbière active au marais. Le financement de tels travaux est inclus dans un nouveau projet européen Life « Anthropofens » piloté par le Conservatoire d'espaces Naturels des Hauts de France et dans lequel le SMOA est membre.

Nous ne pouvons que rappeler que, dans l'avis du conseil départemental de l'Oise (p318, pièce K), il est écrit : « Dans le contexte du projet MAGEO, une attention particulière devra être apportée au maintien des conditions hydrauliques et hydrogéologiques garantes, dans le contexte d'assèchement actuel, de la pérennité de cette zone humide d'importance internationale.

Une attention toute particulière est à assurer à la faune piscicole et à la reconstitution des frayères pour tous les affluents de l'Oise et les plans d'eau.

Si la solution site d'écrêtement de Verneuil-Beaurepaire est maintenue, il faut se poser la question de savoir si la connexion entre étangs est vraiment une solution respectant au mieux l'environnement (eau closes ?) et la continuité écologique. Il est indispensable de s'appuyer sur l'expérience des sociétés de pêche et la Fédération de pêche et bien considérer qu'avant l'exploitation de cette zone en gravières, l'ensemble des terrains, depuis au moins la ferme de Maubuisson, jusqu'à 200 m ru Macquart était traversé par le fossé du Seigneur. L'appellation du fossé est indue car il était en grande partie alimenté par des sources venant de la base du coteau.

Nota : une villa gallo-romaine importante devait exploiter des terrains depuis le ru Macquart jusqu'à Pont Sainte Maxence et disposait d'un bassin servant sans doute à un élevage (ou stockage) de faune aquatique (poissons, moules de rivière...).

On peut enfin s'interroger pour savoir si le tracé du chenal retenu pour le site de Verneuil est le plus adapté car il conduit à la perte de terres agricoles et ne tient pas forcément au mieux compte de la topographie qui n'est pas en pente douce continue. La solution (après relevé hydrographique détaillé) est peut-être d'utiliser le tracé actuel du fossé de la commune de Beaurepaire et de lui faire suivre au mieux la cote 28, 8 jusqu'à rejoindre la série d'étangs de Verneuil .

#### 6) Travaux d'approfondissement du lit de la rivière aux conséquences mal qualifiées

Notre inquiétude est relative à la production de l'eau potable pour l'ensemble de champs captants traversés notamment à L'Île Adam, Boran , Précly, Pont Ste Maxence car nous savons que la rivière percole vers la nappe phréatique au travers de la masse filtrante que représente les vases du fond de rivière. Lorsqu'elles seront enlevées sur 1m, voire 1.5 m d'épaisseur qu'elle pollution arrivera dans l'eau potable ?

Nous souhaitons des précisions sur l'avenir de toutes ces boues polluées ?

Autre question : de nombreuses conduites eau potable ou d'assainissement de très grosses sections traversent la rivière qu'est il prévu pour leur protection ou déplacement?

#### 7) Une voie d'eau moderne nécessite des berges/rives pérennes et entretenues

Nous avons noté que seules 20% des berges actuelles étaient en mauvais état ; si des réaménagements sont ponctuels, la stabilité et la pérennité de l'ensemble risquent de ne pas être assurée au mieux ; nous craignons notamment qu'un approfondissement de 1m entraîne une stabilité moins grande des berges/rives, que le battillage soit plus important ; de plus, la stabilité actuelle est sans doute largement assurée par des aulnes ; or, ils sont victimes d'une maladie.

Les servitudes de halage et de marchepied doivent être restaurées, aussi bien pour le réseau transport doux que tourisme. (Un parcours à vélo le 29 mars par Jean-Philippe Pineau) du chemin de halage depuis la passerelle de Verneuil, jusqu'aux zones industrielles de Longueil Sainte Marie et autour de Armancourt le 16 avril montre que ce chemin de halage était absent par endroits et à peine praticable à d'autres pour les usages auxquels il est autorisé. La propriété de l'emprise du chemin de halage est-elle clairement définie partout? L'accès des services de VNF pour suivi et entretien serait au moins malaisé sans remise en état. Au niveau de Longueil, il est « annexé » et interdit d'accès puisque situé dans une enceinte clôturée d'entreprises, notamment celle qui reçoit des containers.

Quant à la possibilité de marchepied sur l'autre rive, c'est une vue de l'esprit car elle est impossible en de multiples endroits.

Rétablir le chemin de halage et le droit de marchepied dans leurs fonctionnalités ne doivent pas compromettre la stabilité des berges/rives. Nous comprenons que des dispositifs robustes (pas uniquement des panneaux d'avertissement) doivent être installés pour éviter l'accès de véhicules non autorisés et empêcher au maximum la malveillance tout spécialement sur la digue Verneuil- Beaurepaire si elle était mise en place, (rappelons qu'elle nous apparaît inutile et trop impactante ) ;

Nous avons pu noter lors de diverses promenades le long de l'Oise que sur les berges de la rivière viennent s'échouer des débris flottants, principalement des matériaux plastiques et des résidus d'hydrocarbure : le traitement de ces déchets a-t-il été prévu ? Comment sera-t-il assuré au cours des travaux et par la suite de façon pérenne lors de l'exploitation ?

Nous savons qu'un syndicat des berges de l'Oise existe en Val d'Oise. Pour le suivi des berges dans l'Oise, il serait peut-être utile d'en avoir qu'un syndicat unique. Les interactions avec SMOA et Entente Oise Aisne sont à bien définir.

#### 8) Maintien de corridors écologiques majeurs

C'est principalement le retour de leur pleine fonctionnalité après les travaux qui est à assurer et doit être surveillé par le comité de suivi mentionné plus loin où un écologue doit avoir un rôle majeur. La réalisation de la digue du site d'écrêtement de Verneuil va constituer un obstacle important et il faudra bien veiller à rendre fonctionnel le passage des animaux.

#### 9) Action soutenue de réagriculturation et renaturation

L'objectif est de recréer des espaces agricoles sur (ou proche : 5 kms) de l'aire d'étude générale en reprenant les terres arables excavées (qui deviennent propriété de VNF ?) pour réemploi exclusif à un usage agricole (voir préprojet Symbiose, annexe 3). Selon les substrats géologiques de la zone (soit d'origine, soit par remblais antérieurs ou programmés de matériaux support divers, les fonctionnalités peuvent être différentes et entraîner des travaux de décapage et réemploi considérables. Des cultures telles : agroforesterie, vergers, élevage, maraîchage, pâturages, cives pour la méthanisation...peuvent a priori être envisagées. Une étude doit être programmée avant le démarrage des travaux d'excavation décapage MAGEO, notamment sur le site d'écrêtement de Verneuil (si celui-ci est maintenu) et ailleurs en s'appuyant sur l'existant (jardins familiaux de Pont et autres.... lorsqu'ils sont proches de l'Oise.

Nous ne pouvons que rejoindre la position défendue par la chambre d'Agriculture de l'Oise ( p 303- 305) du dossier K soumis à l'enquête publique et souhaiter que, lors de la présentation au Coderst de l'Oise de la DUP, cette question ait été abordée.

On peut aussi s'interroger sur la renaturation de l'espace dégagé par l'ancienne usine Bourgeois - Chanel de Verneuil en Halatte. (voir extrait CR officiel Coderst de novembre 2019 en annexe 4)

#### 10) Un redéploiement et la protection des espèces

Des espèces remarquables comme l'orme lisse et le potamot étoilé , les batraciens et diverses autres doivent retrouver des espaces de redéveloppement (à rechercher de préférence autour des sites où la liaison est modifiée ; pour prendre un exemple ponctuel : bordure du bois de la joie à Verneuil, bois du petit Heumont et château à Beaurepaire, château d'Aramont à Verberie et zone de Longueil Sainte Marie, zone humide à créer au niveau d'Armancourt ; la réhabilitation de terrains utilisés par un usage industriel à Creil-Nogent-VillersSaintPaul, Pont Sainte Maxence et Pontpoint pourrait être envisagée (ceci sera l'occasion d'assurer une dépollution de zones massivement polluées).

En ce qui concerne l'orme lisse, l'espèce a un statut de protection totale sur la France donc des compensations sont indispensables et à prévoir dès à présent (il semblerait que l'inventaire avant travaux montre qu'il n'y a plus qu'une station présente sur tout le trajet MAGEO).

Quant au potamot coloré, il semble avoir disparu corps et biens, donc une action est à prévoir dès maintenant....

Une attention particulière doit aussi être accordée à l'aulne : mise en place d'une station d'étude pour étudier la maladie et tenter de l'éradiquer.

Il faut aussi prendre en compte les batraciens notamment à la rue des Bois (Verneuil).

Remarque : pour la réagriculturation et la protection des espèces, il faut compléter la connaissance hydrogéologique des sites retenus, surtout quand des remblais y ont déjà été effectués.



11) Du tourisme au travers des traces de l'histoire mises en valeur dans un paysage emblématique. Il est patent que toute cette portion de l'Oise est considérée comme un parent pauvre et ignoré.

Et pourtant, les traces de l'histoire sont nombreuses et pas toutes indiquées dans l'avis de l'ABF ni complété dans l'énumération qui suit :

- à Creil, un château royal,
- deux voies de communication gallo-romaines passaient à gué l'Oise à Creil et à Verneuil,
- un oppidum domine l'Oise et l'ex- gué à Verneuil,
- des ports existaient pour la chimie dans les années 1900 et au delà en amont de Creil et pour le bois et le sable à Verneuil en Halatte ;
- au moins une villa gallo-romaine importante (terrains s'étendant sans doute du ru Macquart jusqu'à la limite de Pont),
- la ferme de Maubuisson à Verneuil était une dépendance de l'abbaye de Maubuisson-
- un relais de poste à la rue des bois ?,
- un passage à gué utilisé au moins au Moyen-âge en face de Brenouille,
- un château à Beaurepaire,
- le moulin Cajoux à Pont,
- un complexe monumental de 100 m de long sur plus de 70 m de large appartenant au mausolée d'un grand personnage ou peut-être à un sanctuaire élevé au IIe siècle ap. J.-C. a été récemment découvert à Pont Ste Maxence ;
- l'abbaye royale du Moncel est située à Pontpoint,
- à Longueil Sainte Marie le souvenir du grand Ferré...

Nous demandons ces sites soient au moins mentionnés dans le dossier. IL faudra sans doute aussi faire un point plus exhaustif sur le trajet Pontpoint-Verberie-Lacroix St Ouen-Compiègne.

L'histoire de l'Oise ne se résume pas à Compiègne et Chantilly dont nous ne cherchons à diminuer l'intérêt

Tout ceci mérite qu'on étudie un des) tracé(s) adaptés pour des voies douces à vocation touristique.

Les propositions faites dans le dossier méritent une révision totale surtout en fonction des moyens d'écrêtement mis en place, de l'aménagement des berges et de l'implantation éventuelle de réservoirs de stockage d'eau.

L'accompagnement du redéveloppement autour de l'aire d'étude MAGEO doit prendre en compte les cônes de vue et s'appuyer sur l'étude sur la valorisation des rives de l'Oise publiée en novembre 2012 par Oise la Vallée [https://oiselavallee.org/wp-content/uploads/2019/02/2011\\_Rives.pdf](https://oiselavallee.org/wp-content/uploads/2019/02/2011_Rives.pdf).

On voit que sur tout ce parcours le long de l'Oise, il ne manque pas de sites emblématiques ; les propositions faites dans le dossier sont peu adaptées (aménagement d'une digue à Verneuil, tour d'observation à Brenouille.

Il faudra mettre en place une surveillance archéologique renforcée (niveau des gués historiques, niveau de la ferme de Bufosse prise dans son extension maximale ....

Remarque : sur les aspects historiques et archéologiques à Verneuil, voir l'ouvrage d'Yvan Sarrazin : VERNEUIL sur Oise et en Halatte au fil des ans publié par la société archéologique, historique et géographique des Amis du Vieux Verneuil (2018, ISBN 979-10-699-1415-)

## 12) Aspect économique

Un travail à jour aurait du être présenté dans l'enquête publique en lien avec la mission interministérielle axe-nord qui vise à accompagner les activités raccordables au canal. Il aurait crédibilisé ce projet.

Il est inacceptable que le document H datant de 2012 n'ait pas été actualisé.

### 13) Mobilité

Nous constatons que c'est le transport des marchandises qui est principalement visé et accessoirement le tourisme fluvial, encore plus accessoirement le transport en commun d'usagers sur l'Oise et sur les rives de la voie d'eau. Dommage !

Cet aspect est à traiter en lien avec le chemin de halage et la servitude de marchepied (voir ce qui précède)

### 14) Risques technologiques

Un incendie d'effets toxiques importants dans l'air s'est produit récemment chez Paprec à Pont Sainte Maxence. L'impact d'un tel accident pourrait être important sur les usagers de cette partie du trajet fluvial.

De plus, Il devient indispensable, que dans les études de dangers des installations (ICPE et pas uniquement les Sevevo) situées le long de l'Oise, soit correctement évalué le risque d'incendie avec émissions de produits toxiques. Ceci vise notamment les endroits où des plateformes stockent des plastiques et spécialement les équipements électriques et électroniques neufs ou usagés qui contiennent piles et batteries.

En lien avec un PPRT, il faut souligner qu'une usine au moins à un rayon d'effet d'explosion sur l'Oise : il s'agit d' Arkema à Villers Saint Paul. L'étude des dangers a été contestée de longue date par le ROSO et la société (depuis 2008 et l'enquête publique) a mal justifié (surévalué) dans son étude de dangers le risque d'explosion. Cela constitue un vrai faux problème pour MAGEO. Faut-il tenir compte de recommandations ou d'exigences superfétatoires ? (voir annexe 5 qui reprend des extraits de l'intervention du ROSO lors de la Commission de suivi de site Arkema tenue le 14 mars 2019).

### 15) Financement et moyens humains :

Nous sommes conscients que ce que nous demandons au travers des points précédents va largement augmenter le coût de ce projet, et dépasse très largement ce qui est du ressort direct MAGEO mais il y va de la pérennité de la ressource en eau, d'un redéploiement adapté de toutes les mobilités, de l'agriculture, d'entreprises nouvelles, de la vie sociale.

Nous comprenons que c'est une question touchant à la politique de VNF que de s'assurer qu'elle dispose des moyens humains et financiers suffisants. C'est aussi la responsabilité de toutes les structures politiques qui apportent des financements. A-t-on prévu des provisions pour aléas conséquentes pour ce projet ?

### 16) Des mesures phares dans la DUP

Au moment de l'arrêté de DUP, nous serons attentifs au fait que trois mesures phare existent :

- mise en place en priorité et dès la signature de l'arrêté de tous les moyens de mesure permettant de faire le point zéro sur l'état de la ressource en eau pour l'alimentation de cet axe fluvial de façon à surveiller son évolution et sa variabilité en fonction des saisons ; Il faut prendre en compte l'Oise et tous ses affluents, sources d'approvisionnement, les zones capables de récupérer les eaux d'inondations (future zone d'écrêtement de Verneuil et celles de Longueil Sainte Marie et Pontpoint qui pourraient être modifiées. Il ne faut pas oublier non plus le lien avec le marais de Sacy (site RAMSAR). Les mesures doivent aussi concerner la qualité de l'eau des étangs servant à l'écrêtement et son suivi. Ce n'est qu'ainsi que pourront être corrigés et modifiés des aménagements qui auraient un impact trop négatif sur les équilibres écosystémiques au cours des travaux et ultérieurement.

- mise en place d'un comité de suivi permanent dès la signature de l'arrêté avec un fonctionnaire entièrement consacré à cette tâche jusqu'à l'année N+2 de fin des travaux. A terme, nous souhaitons un comité de suivi LSE. Dans ce comité de suivi, un écologue-hydrogéologue doit avoir un rôle majeur.

- introduction d'une cartographie au niveau de la parcelle pour le nouveau cours de l'Oise, les emplacements réservés et la représentation de tous les flux d'eau reliés à l'Oise; l'implantation proposée dans le dossier EP est faite sur la base de l'avant-projet ; certaines rectifications mineures du tracé nous paraissent dès maintenant nécessaires pour éviter des travaux inutiles et coûteux :

- par exemple la destruction et reconstruction de 2 quais à Houdancourt-Longueil SainteMarie et un quai à Creil avec une impossibilité de chargement et déchargement pendant une durée sans doute longue,

- et la gêne au développement économique quand des terrains industriels sont touchés par des opérations d'aménagement du nouveau cours de l'Oise et à la mobilité quand des voies de circulation sont au moins provisoirement touchées.

En définitive, il faut répondre à des enjeux importants nécessitant une mobilisation financière et de moyens techniques plus importants que prévus aussi bien pour VNF que pour les services de l'état.

En résumé à ce stade, nous réservons notre avis sur ce projet en l'état. Trois points sont majeurs :

- s'assurer que la navigabilité du trajet MAGEO existe en tout temps et prend en compte le changement climatique,

- garantir que les terres arables excavées retrouvent une fonctionnalité agricole sur un espace dont cette fonctionnalité disparaît,

- garantir que la qualité des eaux en général et spécialement des sites d'écrêtement soit préservée.

### **37 : M Soulet, Ponpoint**

- moins de méandres sur l'Oise implique que les plaines vont s'assécher. Le courant sera plus rapide . Pour preuve la vallée d'Argeles-Gazost, qui suite au dragage intensif du gave et de la disparition de ses bras et ilots dans la plaine, les terres agricoles se sont subitement asséchées.

Ce n'est peut être pas la meilleure des choses à faire en ces temps de réchauffement climatique.

- De plus grandes péniches pour une rentabilité plus grande pour de gros groupes de transport uniquement ?

Que vont devenir les bateleurs indépendants ?

### **38 : M Dauguet, Maire de Pontpoint, vice président CCPOH**

Concernant la concertation en elle-même : Les tablettes installées en mairie de Pontpoint ont régulièrement dysfonctionné (impossibilité d'accéder aux documents ou temps d'attente pour ouvrir un fichier de plusieurs dizaines de minutes), ce qui n'a pas permis à nombre de mes administrés d'accéder aux documents souhaités.

Les informations très touffues n'ont fait l'objet d'aucune synthèse, ce qui fait qu'en l'absence de synthèse sur les impacts par commune par exemple, les habitants n'ont pas été bien informés car il est matériellement impossible pour le grand public et même les élus de passer plusieurs jours à lire l'ensemble des documents.

Nous, élus avons demandé qu'une personne de VNF, viennent nous présenter spécifiquement en mairie de Pontpoint ou par visio les sujets relatifs à notre commune, ce qui n'a jamais été fait. Nous sommes toujours en attente d'une rencontre bilatérale VNF avec la Commune de Pontpoint et nous renouvelons ici cette demande.

Des informations aussi diluées, sans concertation réelle commune par commune pour apporter les précisions voulues donne une impression légale de concertation qui n'est pas réelle dans les faits. Pourquoi aussi peu de transparence ?

Concernant notre plaine agricole, elle va sur la commune de Pontpoint être largement réduite par l'élargissement de l'Oise alors qu'il s'agit des terres les plus fertiles de la commune. On parle de compensations financières mais ce que veulent nos agriculteurs c'est de la compensation foncière car c'est leur outil de travail. Quid des projets communaux et environnementaux de relocalisation et de circuits courts alors que même si compensation foncière il y avait, celle-ci se ferait en dehors du territoire de la commune ? Quel impact sur la consommation foncière de la CCPOH qui dans le cadre du SCOT risquerait de se voir ainsi entraver dans le développement de ses projets économiques ? Des compensations sont-elles prévues à ce sujet.

Qu'est-il prévu pour compenser la réduction d'une surface de 6 hectares d'un espace naturel sensible situé dans la boucle de Pontpoint ? Nous, élus de Pontpoint, exigeons une réelle compensation.

Concernant les remblais, la commune de Pontpoint est également concernée par le comblement partiel de l'étang N°5, propriété du SCSNE par des matériaux issus du canal. Des discussions en cours projettent d'utiliser plutôt les remblais de Magéo pour réduire les distances.

D'un point de vue économique, les usagers des quais de la ZA Moru-Pontpoint tel par exemple l'entreprise SAMIN verront leur activité impactée pendant les travaux en raison du rescindement et du déplacement du quai. Qu'est-il prévu comme mesures compensatoires ?

Nous demandons que ces travaux sur les quais prennent en compte le nécessaire accès dans de bonnes conditions des piétons et vélo sur la servitude de marchepied qui est une obligation légale du pont de l'autoroute à Moru-Pontpoint jusqu'à l'accès de la voie verte au niveau des l'étang du Quesnoy et de la réserve de l'oiseau.

Au niveau de l'habitat, les impacts du rescindement semblent concerner plusieurs habitations dans le secteur de l'Evêché à Pont Sainte Maxence et Pontpoint. Plusieurs habitants de Pontpoint m'ont fait part, ne pas avoir été concertés individuellement, n'avoir eu aucune réponse précise lors d'entrevue avec le commissaire enquêteur et ne toujours pas savoir, les impacts exacts et les compensations prévus. Nous exigeons des réponses à la hauteur pour ces familles.

En termes de nuisances sonores, visuelles et environnementales, pendant et après les travaux, je ne retrouve dans l'étude aucune quantification. Comment dans ce cas évaluer correctement les compensations qui devront être apportées à la collectivité ?

Concernant la réfection des berges, il nous a été répondu qu'au-delà du DPF (Domaine Public Fluvial) l'entretien des berges reviendrait aux collectivités et aux riverains. C'est évidemment un point qui nous inquiète au plus haut point au vue de la charge financière gigantesque que cela représente. Il est indiqué que ces travaux conséquents de réfection contribueront à améliorer leur durabilité.

Nous exigeons des garanties solides à ce niveau avec des vérifications techniques réellement indépendantes après les travaux projetés au niveau de la résistance et de la durabilité des matériaux. VNF est-elle réellement en mesure de nous garantir que les nouvelles berges résisteront au battillage intensif de façon pérenne ? VNF doit s'engager à assurer les réparations et l'entretien de ces berges sur des durées longues. Le temps

d'avoir suffisamment de recul sur les conséquences induites parfois à long terme de ces travaux lourds.

Concernant la question des voies douces, je vous informe en tant que vice-président de la CCPOH pour le transport et les nouvelles mobilités qu'il a clairement été établi dans notre schéma cyclable que les aménagements en voies vertes ou pistes cyclables des 2 berges de l'Oise et particulièrement du chemin de halage entre Pont Sainte Maxence et Verneuil en Halatte étaient identifiées comme les plus prioritaires et stratégiques pour notre territoire.

Les travaux Magéo retardent toutes possibilités d'aménagement pour plusieurs années. Ainsi à titre de compensation, nous souhaitons que VNF engage les concertations avec les propriétaires privés et publics et participe financièrement afin que ces 2 berges soient rendues à un usage de mobilité douce le long de l'Oise.

La passerelle Jean Biondi au niveau de Verneuil en Halatte est une passerelle qu'il est absolument nécessaire de conserver et de rénover car son usage dans le cadre du développement des mobilités douces est stratégique. De même une passerelle entre le port fluvial de Longueuil appelé à se développer et l'autre rive coté Moru-Rhuis trouverait tout son intérêt.

Il est ainsi demandé une concertation individualisée avec les élus de Pontpoint, pour répondre à toutes ces questions sur ce projet majeur en termes d'attractivité et d'impact sur notre territoire.

### **39 : Mme FRANÇOISE LECOMTE, Verneuil**

Je m'appelle Françoise LECOMTE, j'habite Verneuil en Halatte depuis 1995 et suis de ce fait riveraine des bords de l'Oise où j'ai plaisir à me promener avec mon mari, mes enfants et mes amis. Je voudrais exprimer ici mon opposition farouche au Projet MAGEO. Que va-t-il advenir des méandres de l'Oise au niveau de Verneuil et de la passerelle Biondi, près de l'ancienne maison du passeur du bac ? Pourquoi se priver de ce patrimoine, témoin de notre passé qui devra certainement être démoli pour laisser le passage aux monstrueuses péniches trop hautes pour circuler sous la passerelle ? Personnellement je suis profondément convaincue que MAGEO n'apportera rien de positif aux riverains que nous sommes, mais bien au contraire ne provoquera que des désagréments. Ce projet est parait-il un maillon indispensable du canal Seine Nord... Pour qui ? Les grands centres industriels du nord de l'Europe ? Pour moi, ce projet va provoquer une catastrophe écologique pour la faune et la flore dont les effets se feront sentir très rapidement. Pourquoi vouloir une fois de plus contrarier la Nature en redessinant les courbes de la rivière Oise et en approfondissant le chenal de navigation à 4 mètres au lieu de 3 actuellement ? Je dis donc NON à MAGEO, qui pour moi est une énorme aberration, en espérant que de nombreuses « petites » voix comme la mienne se manifesteront pour s'opposer à ce projet délirant !

### **40 : Commune de Pontpoint, déposition identique à la N° 38, déposée par M le Maire de la commune**

Concernant la concertation en elle-même : Les tablettes installées en mairie de Pontpoint ont régulièrement dysfonctionné (impossibilité d'accéder aux documents ou temps d'attente pour ouvrir un fichier de plusieurs dizaines de minutes), ce qui n'a pas permis à nombre de mes administrés d'accéder aux documents souhaités.

Les informations très touffues n'ont fait l'objet d'aucune synthèse, ce qui fait qu'en l'absence de synthèse sur les impacts par commune par exemple, les habitants n'ont pas été bien informés car il est matériellement impossible pour le grand public et même les élus de passer plusieurs jours à lire l'ensemble des documents.

Nous, élus avons demandé qu'une personne de VNF, viennent nous présenter spécifiquement en mairie de Pontpoint ou par visio les sujets relatifs à notre commune, ce qui n'a jamais été fait. Nous sommes toujours en attente d'une rencontre bilatérale VNF avec la Commune de Pontpoint et nous renouvelons ici cette demande.

Des informations aussi diluées, sans concertation réelle commune par commune pour apporter les précisions voulues donne une impression légale de concertation qui n'est pas réelle dans les faits. Pourquoi aussi peu de transparence ?

Concernant notre plaine agricole, elle va sur la commune de Pontpoint être largement réduite par l'élargissement de l'Oise alors qu'il s'agit des terres les plus fertiles de la commune. On parle de compensations financières mais ce que veulent nos agriculteurs c'est de la compensation foncière car c'est leur outil de travail. Quid des projets communaux et environnementaux de relocalisation et de circuits courts alors que même si compensation foncière il y avait, celle-ci se ferait en dehors du territoire de la commune ? Quel impact sur la consommation foncière de la CCPOH qui dans le cadre du SCOT risquerait de se voir ainsi entraver dans le développement de ses projets économiques ? Des compensations sont-elles prévues à ce sujet.

Qu'est-il prévu pour compenser la réduction d'une surface de 6 hectares d'un espace naturel sensible situé dans la boucle de Pontpoint ? Nous, élus de Pontpoint, exigeons une réelle compensation.

Concernant les remblais, la commune de Pontpoint est également concernée par le comblement partiel de l'étang N°5, propriété du SCSNE par des matériaux issus du canal. Des discussions en cours projettent d'utiliser plutôt les remblais de Magéo pour réduire les distances.

D'un point de vue économique, les usagers de des quais de la ZA Moru-Pontpoint tel par exemple l'entreprise SAMIN verront leur activité impactée pendant les travaux en raison du rescindement et du déplacement du quai. Qu'est-il prévu comme mesures compensatoires ?

Nous demandons que ces travaux sur les quais prennent en compte le nécessaire accès dans de bonnes conditions des piétons et vélo sur la servitude de marchepied qui est une obligation légale du pont de l'autoroute à Moru-Pontpoint jusqu'à l'accès de la voie verte au niveau des l'étang du Quesnoy et de la réserve de l'oiseau.

Au niveau de l'habitat, les impacts du rescindement semblent concerner plusieurs habitations dans le secteur de l'Evêché à Pont Sainte Maxence et Pontpoint. Plusieurs habitants de Pontpoint m'ont fait part, ne pas avoir été concertés individuellement, n'avoir eu aucune réponse précise lors d'entrevue avec le commissaire enquêteur et ne toujours pas savoir, les impacts exacts et les compensations prévus. Nous exigeons des réponses à la hauteur pour ces familles.

En termes de nuisances sonores, visuelles et environnementales, pendant et après les travaux, je ne retrouve dans l'étude aucune quantification.  
Comment dans ce cas évaluer correctement les compensations qui devront être apportées à la collectivité ?

Concernant la réfection des berges, il nous a été répondu qu'au-delà du DPF (Domaine Public Fluvial) l'entretien des berges reviendrait aux collectivités et aux riverains. C'est évidemment un point qui nous inquiète au plus haut point au vue de la charge financière gigantesque que cela représente. Il est indiqué que ces travaux conséquents de réfection contribueront à améliorer leur durabilité.

Nous exigeons des garanties solides à ce niveau avec des vérifications techniques réellement indépendantes après les travaux projetés au niveau de la résistance et de la durabilité des matériaux. VNF est-elle réellement en mesure de nous garantir que les nouvelles berges résisteront au batillage intensif de façon pérenne ? VNF doit s'engager à assurer les réparations et l'entretien de ces berges sur des durées longues. Le temps d'avoir suffisamment de recul sur les conséquences induites parfois à long terme de ces travaux lourds.

Concernant la question des voies douces, je vous informe en tant que vice-président de la CCPOH pour le transport et les nouvelles mobilités qu'il a clairement été établi dans notre schéma cyclable que les aménagements en voies vertes ou pistes cyclables des 2 berges de l'Oise et particulièrement du chemin de halage entre Pont Sainte Maxence et Verneuil en Halatte étaient identifiées comme les plus prioritaires et stratégiques pour notre territoire.

Les travaux Magéo retardent toutes possibilités d'aménagement pour plusieurs années. Ainsi à titre de compensation, nous souhaitons que VNF engage les concertations avec les propriétaires privés et publics et participe financièrement afin que ces 2 berges soient rendues à un usage de mobilité douce le long de l'Oise.

La passerelle Jean Biondi au niveau de Verneuil en Halatte est une passerelle qu'il est absolument nécessaire de conserver et de rénover car son usage dans le cadre du développement des mobilités douces est stratégique. De même une passerelle entre le port fluvial de Longueuil appelé à se développer et l'autre rive coté Moru-Rhuis trouverait tout son intérêt.

Il est ainsi demandé une concertation individualisée avec les élus de Pontpoint, pour répondre à toutes ces questions sur ce projet majeur en termes d'attractivité et d'impact sur notre territoire.

#### **41 & 42 (même déposition) : M Jacques Lecomte, Verneuil**

Habitant à Verneuil en Halatte, commune au sein de la CCPOH entre Compiègne et Creil, exactement là où un funeste projet recontinue d'être évoqué, MAGEO, entre Compiègne et Creil je souhaite dire ici que ce projet est une absurdité totale !!

Quelques sujets de réflexion ici pour certains :

Sur 25 Km, MAGEO nous promet, à nous qui vivons et entretenons le territoire, 25 ans de soucis, désagréments, pollutions de toutes sortes, désarroi et envie de partir avec une dévalorisation totale de notre patrimoine local !

Ce sont des années de travaux qui se profilent, aucunement planifiés (j'ai 40 ans d'expérience(s) sur ce thème) avec destruction totale de l'environnement, annihilation totale des zones de frai, de tout l'écosystème qui a réussi à se reconstituer après 40 ans de « désertage » des multinationales déjà à l'époque.

- Des millions de tonnes de déchets à évacuer par camions et à déverser on ne sait où !?  
- Casser des ponts, déjà insuffisants en nombre ; et oui car les péniches immondes visuellement qui vont circuler devraient transporter 3 niveaux de containers standards .

Ce qui ne sera pas possible !

- Plein d'autres problèmes sont à envisager, en particulier protéger les futurs ou non d'une rivière condamnée par avance par la mondialisation à devenir morte ! Qui ici sait ce que des péniches puissantes de 200 à 400 m dégagent sur les berges ? Avec toutes les palanches à refaire, qui va payer ?

Pour faire court, voici la conclusion de ma famille, nos amis, nombreux mais à qui on cache tout !

MAGEO est une ineptie TOTALE. Ce projet nullissime est en total décalage avec ce qui s'appelle l'Ecologie.

L'Ecologie c'est trouver et fonder un bon équilibre entre toutes les nécessités : économique, vie sociale, environnement, indispensables à la planète Terre et elle est unique dans l'Univers.

- Plan économique : sauf à instaurer un ECOT, un octroi, des droits de passage au tonnage, Non ! Ce truc imposé plus ou moins par Bruxelles et Paris, qui s'en moque, est totalement perdant pour nous tous dans la CCPOH ! Seule solution : rétablir un droit d' « écot », de passage à percevoir. Localement, le projet ne prévoit RIEN pour indemniser ou aider économiquement les 26000 habitants concernés. C'est scandaleux!

Sans parler des terres agricoles définitivement perdues.

- Plan sociétal : là encore c'est n'importe quoi! il n'y a plus que 1500 familles de bateliers en France, qui vivent sur des péniches traditionnelles et qui ne mesurent pas 200 à 400 m de long quand on les accouple!

- Plan environnemental : voir ci-dessus, mais on peut rajouter :

Enfin : ce projet relancé par la Commission européenne est inconvenant. Voyager et transporter en navires-cargo d'Amsterdam ou Anvers est sans problème jusqu'au Havre, en péniche de mer !

**IL FAUT DONC IMPERATIVEMENT ABANDONNER L'IDEE MEME DE CE PROJET !**

### **43 : LPO Oise , Fitz James**

veuillez trouver ci-dessous les observations de la Ligue pour la Protection des Oiseaux de l'Oise sur le projet MAGEO.

En artificialisant les berges pour les protéger des actions du batillage, certaines zones favorables aux hirondelles vont disparaître (zones peu pentues productrices de boue grâce au clapot ; Cette boue est utilisée par les hirondelles pour fabriquer leurs nids). Ces zones sont indispensables dans certains secteurs du département de l'Oise, surtout quand le printemps est sec.

La LPO souhaiterait des créations de mares pour compenser ces zones.



L'Écureuil, les oiseaux cavernicoles (mésanges...) et certaines espèces de chiroptères nichent dans des arbres creux, des arbres avec des décollements d'écorce ou dans des cavités de pic.

La destruction de ces arbres engendrera encore une fois une diminution des lieux de nidification.

La LPO souhaiterait que les mesures compensatoires prévoient notamment la mise en place de nichoirs et leurs entretiens pendant une période suffisamment longue pour compenser la perte de ces arbres et laisser le temps aux arbres replantés de grossir. On évitera ainsi une perte nette et immédiate de biodiversité.

Quelles mesures sont prévues pour les jeunes écureuils qui pourraient être impactés par les défrichements ? En effet, les centres de soins de la faune sauvage gérés par la LPO accueillent presque toute l'année des jeunes écureuils. Avec le réchauffement climatique, la période « favorable » pour abattre des arbres avec des nids d'écureuil est de plus en plus courte. Le risque d'abattre un arbre avec un nid occupé par des jeunes non sevrés est très important.

La LPO a noté que la problématique de la traversée de l'Oise par la grande faune sauvage (notamment dans le secteur Forêt d'Halatte -> Marais de Sacy) a été prise en compte. Néanmoins, l'utilisation de rochers en zone sous-fluviale pourrait gêner la remontée des cervidés, surtout en période d'étiage, car les rochers seraient juste sous la surface voire juste au-dessus. Si les rochers sont trop gros, trop glissants, avec trop d'arêtes... les cervidés pourraient se blesser ou ne pas réussir à remonter.

Les informations sur le traitement des sédiments extraits de l'Oise sont trop vagues ! « quant aux sédiments dépassant les seuils non inertes non dangereux, ils pourront être pris en charge par une plateforme de traitement afin que les déblais puissent être valorisés ». Le dossier du Grand Paris prévoyait également un traitement des matériaux qui dépassaient les seuils, une traçabilité dans leur traitement, transport et réutilisation... Une enquête très récente de France 2 à prouver le contraire malgré les bonnes intentions des élus et de la direction des travaux. Quelle traçabilité de ces matériaux sera mise en place ? Qui effectuera les contrôles des seuils « non dangereux » ?

Merci de prendre en compte ces observations.

#### **44 & 45 : LOGI PORTS SHUTTLE Le Havre**

LOGI PORTS SHUTTLE est un opérateur historique du transport combiné Fleuve / Route. La société est en relation permanente avec les chargeurs, les armateurs maritimes, commissionnaires de transports et transporteurs routiers. La massification importante des flux sur les unités fluviales est nécessaire afin d'optimiser les coûts et permet la mise en place de coût d'exploitation compétitif par rapport au mode routier. LOGI PORTS SHUTTLE a permis le transfert sur le fleuve de 120.000 EVP en 2020.

Dans la perspective de la réalisation du canal Seine Nord Europe, mais aussi pour le développement de l'activité fluviale à destination ou en provenance de sites industriels ou logistiques bordant l'Oise, de ou vers les ports du Havre et Rouen, il est indispensable d'améliorer le gabarit de l'infrastructure et d'assurer une cohérence entre le bassin de la

Seine, l'Oise et celui du Nord. Les travaux d'aménagement de l'Oise envisagés dans le projet MAGEO sont de nature à améliorer la performance du transport fluvial, à le rendre plus compétitif vis-à-vis de la route et donc à favoriser le report modal vers la voie d'eau.

Ce report modal est un moyen de réduire l'impact environnemental du transport de marchandises mais aussi de limiter les coûts sociétaux tels que la congestion, l'accidentologie (et donc le nombre de blessés) ou les nuisances sonores, visuelles & olfactives. Un convoi fluvial de 180m permet d'éviter la circulation de plus de 220 camions, soit une file ininterrompue d'environ 15 km sur autoroute. C'est aussi 3 à 4 fois moins de pollution.

L'amélioration de l'infrastructure est une nécessité absolue pour la transition énergétique souhaitée par tous et pour la réduction des trafics routiers attendue par les citoyens et les acteurs publics.

LOGI PORTS SHUTTLE soutient donc pleinement le projet de mise au grand gabarit de l'Oise entre Creil et Compiègne. Nous demandons cependant que le même travail soit fait sur la section entre Conflans Sainte-Honorine et Creil qui présente les mêmes difficultés. Nous rappelons aussi que le rehaussement du pont de Mours est absolument indispensable. Pour obtenir la pleine efficacité de cet aménagement, il doit aussi être considéré le rehaussement des quelques ponts les plus bas de l'Oise pour permettre le passage de bateaux fluviaux avec 3 hauteurs de conteneurs au moins jusqu'à Longueuil Sainte-Marie.

LOGI PORTS SHUTTLE s'associe aussi à la position de E2F qui représente les transporteurs fluviaux en France et dont vous trouverez ci-joint la contribution.

Nous restons à votre disposition pour plus de renseignements.

## Pièce annexe

### Observations d'Entreprises fluviales de France (E2F) – 27 avril 2021

Le mode fluvial a profondément évolué ces dernières années et démontré sa pertinence, avec une croissance de 10 % en 2019, et de 30 % depuis 1997. Il répond aux objectifs de croissance des modes doux, de respect de l'environnement, de réponse à la congestion des infrastructures routières en milieu urbain dense, il constitue une offre logistique compétitive et de qualité tant pour les filières/clients traditionnels de la voie d'eau comme les producteurs de matériaux de construction, l'agroalimentaire que pour les nouvelles filières porteuses : industriels, grande distribution intéressée par le transport par conteneurs.

La mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) est une des conditions essentielles du renforcement de la compétitivité du mode fluvial

L'amélioration de la compétitivité du mode fluvial est engagée depuis plus d'une décennie, grâce au renouvellement, à la modernisation et au verdissement de la flotte, grâce la rotation optimisée des équipages mise en place dans les flottes industrielles, ainsi qu'un dynamisme toujours réaffirmé de la composante artisanale du secteur. L'évolution de la flotte, tant artisanale, qu'industrielle est marquée par une augmentation du gabarit des unités et du potentiel de chargement. L'homogénéisation du réseau au standard européen est une condition nécessaire pour poursuivre ces efforts de compétitivité. Ainsi il est essentiel que les têtes de réseaux, les jonctions inter-réseaux et intra-européennes, aient un gabarit en cohérence, au minimum de classe Vb, avec le

réseau principal, de façon à permettre la navigation des mêmes bateaux et au même chargement et tirant d'air.

Le projet de canal Seine Nord Europe, va ouvrir le bassin de la Seine au réseau fluvial à grand gabarit de l'Europe du Nord, démultipliant ainsi l'offre logistique entre les régions de l'axe Seine et la Belgique, les Pays Bas et l'Allemagne. L'Oise est ainsi le maillon essentiel qui permettra de relier le Canal Seine Nord et l'axe Seine et donc l'accès aux ports de Paris, de Rouen et du Havre.

De plus de la confluence avec la Seine jusqu'à Compiègne un certain nombre de plateformes multimodales sont réalisées (Bruyères sur Oise, Longueuil Sainte-Marie) ou en projet (PSMO – Port Seine-Métropole ouest) qui sont autant de possibilités de concrétiser des schémas logistiques intégrant la voie d'eau à partir de la région parisienne ou des ports de l'axe Seine et qui, à elles seules, justifient le projet MAGEO.

En effet ce dernier, qui portera la section Creil Compiègne de l'Oise au gabarit Vb (en faisant abstraction des tirants d'air des ponts qui ne sont pas modifiés dans le projet actuel, à l'exception du pont de Mours), permettra d'accroître les possibilités de massification et renforcera indéniablement la compétitivité du mode fluvial, les potentialités de report modal sont donc considérables.

En cela E2F soutient les objectifs qui prévalent à la réalisation du projet MAGEO.

Le projet MAGEO doit être optimisé pour garantir les conditions du report modal E2F souhaite que le projet MAGEO soit amélioré afin de satisfaire pleinement aux conditions nécessaires à une optimisation accrue du transport fluvial et aux garanties d'un report modal effectif.

Concernant les tirants d'air des ponts, le projet inclut le rehaussement du Pont SNCF de Mours, ouvrage le plus limitant entre Compiègne et la confluence avec la Seine, Il n'en demeure pas moins que même en utilisant des bateaux optimisés pour le transport de conteneurs il subsistera un certain nombre d'ouvrages qui empêcheront le passage avec trois hauteurs, condition essentielle pour augmenter la compétitivité de ces transports.

E2F demande donc que soit engagés dans les meilleurs délais des travaux de rehaussement de ces ponts afin d'assurer la cohérence du gabarit de l'Oise avec le Canal Seine Nord et la Seine aval. En considérant qu'une hauteur libre de 6.90 m, au lieu de 7 m, est optimale, il resterait 16 ponts à rehausser, en plus du pont de Mours.

Les travaux pourraient être programmés afin d'assurer en priorité la desserte à partir de l'aval de la plateforme de Longueuil Sainte Marie soit 4 ponts, caractérisés par une hauteur libre supérieure à 6,90 m, à rehausser, en plus du pont de Mours. Le rehaussement des 12 autres ponts devra être mené ensuite rapidement.

Le projet MAGEO prévoit des travaux de rescindements de courbes afin d'assurer la fluidité du trafic et le passage plus aisé de convois de 185 m, pour autant la mise en place de quelques zones d'alternat sera nécessaire. E2F souhaite qu'ils soient 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'accroissement du trafic.

Les écluses de l'Oise sont quant à elles parfaitement adaptées aux convois de 185m.

En outre afin de parfaire le projet E2F demande que le maître d'ouvrage prévoie les aménagements nécessaires pour assurer la sécurité des usagers sur le fleuve : les zones d'évitement (retournement) notamment au droit des plates formes multimodales, les postes d'attente au niveau des écluses, les postes de stationnement y compris ceux dédiés au transport de matières dangereuses, le balisage du chenal et des ouvrages.

Le projet MAGEO concerne la section Creil Compiègne de l'Oise, E2F rappelle qu'il est nécessaire d'engager des travaux sur la section Conflans-Sainte-Honorine Creil dont les caractéristiques actuelles sont bien moindres et ne permettent pas le passage en toute

sécurité de convois de 185 m à la retenue normale et l'interdit en cas d'accroissement des débits. Ces travaux devront avoir pour objectif d'homogénéiser le gabarit de la voie d'eau sur tout l'itinéraire aval de l'Oise et donc prévoir le rescindement des courbes les plus serrées. Le mouillage devra également être garanti à 4,00 m comme sur la section concernée par MAGEO.

Enfin E2F rappelle, son souhait pour des raisons de compétitivité du mode fluvial de voir augmentée l'amplitude horaire de navigation sur l'Oise, et en tout état de cause de la voir portée à 24 heures dès l'ouverture du Canal Seine Nord.

Entreprises fluviales de France (E2F) est une organisation professionnelle représentative au niveau national, reconnue par le Ministère des transports, fédérant les transporteurs fluviaux français. La Fédération réunit toutes les familles professionnelles du transport fluvial : artisans bateliers, armateurs, opérateurs en compte propre, transporteurs de passagers, croisiéristes, péniche hôtels.

Le transport fluvial : de nombreux atouts économiques

- Capacité : les volumes et charges transportés par voie d'eau sont très supérieurs à ceux qui peuvent l'être par les autres modes de transport de fret.
- Fiabilité : grâce à son réseau et à son maillage, le réseau offre une disponibilité maximale sans embouteillage. Les livraisons par voie fluviale respectent les délais, même au cœur des agglomérations.
- Simplicité d'utilisation : l'utilisation de la voie d'eau évite les pertes de temps en formalités administratives pour du transport exceptionnel ou la préparation d'itinéraires. Le transport fluvial permet également de stocker en même temps de grandes quantités de marchandises. C'est sa fonction de stock flottant.
- Sécurité : les accidents sont particulièrement rares sur la voie d'eau. Le vol ou la dégradation des marchandises sont réduits au minimum.
- Coût : pour de nombreux types de marchandises et du fait de la massification des chargements le transport fluvial est une solution compétitive.

Le transport fluvial: un mode alternatif et écologique qui génère de faibles externalités environnementales sur les territoires

## **46 : Nord Ports Shuttle**

NORD PORTS SHUTTLE est opérateur de transport combiné Fleuve / Route qui connecte le port de Dunkerque à la région Lilloise. 23.200 EVP ont été ainsi transportés par voie fluviale. La société est en relation permanente avec les chargeurs, les armateurs maritimes, commissionnaires de transports et transporteurs routiers. La massification importante des flux sur les unités fluviales est nécessaire afin d'optimiser les coûts et permet la mise en place de coût d'exploitation compétitif par rapport au mode routier. Le projet MAGEO permettra d'augmenter la massification vers d'autres plate-forme situés sur l'Axe Oise / Nord en nous rapprochant des sites d'exportation ou d'approvisionnement par la voie maritime de ou vers le port de Dunkerque avec des unités fluviales importantes jusque des convois de 180m.

Suite du texte idem 44 et 45

#### **47 : M PLUENET STÉPHANE, Anzin**

AGORA Transport Fluvial est une société d'affrètement créée en 2015 et dont l'un des bureaux est basé à Valenciennes. L'activité de ce bureau se situe sur le Nord de la France, la Seine et sur le canal qui relie les deux bassins. C'est pourquoi notre société est directement impactée par les travaux prévus sur cette liaison.

Dans la perspective de la réalisation du canal Seine Nord Europe, mais aussi pour le développement de l'activité fluviale à destination ou en provenance de sites industriels ou logistiques bordant l'Oise, il est indispensable d'améliorer le gabarit de l'infrastructure et d'assurer une cohérence entre le bassin de la Seine, l'Oise et celui du Nord. Les travaux d'aménagement de l'Oise envisagés dans le projet MAGEO sont de nature à améliorer la performance du transport fluvial, à le rendre plus compétitif vis-à-vis de la route et donc à favoriser le report modal vers la voie d'eau.

Ce report modal est un moyen de réduire l'impact environnemental du transport de marchandises mais aussi de limiter les coûts sociétaux tels que la congestion, l'accidentologie (et donc le nombre de blessés) ou les nuisances sonores, visuelles & olfactives. Un convoi fluvial de 180m permet d'éviter la circulation de plus de 220 camions, soit une file ininterrompue d'environ 15 km sur autoroute. C'est aussi 3 à 4 fois moins de pollution.

L'amélioration de l'infrastructure est une nécessité absolue pour la transition énergétique souhaitée par tous et pour la réduction des trafics routiers attendue par les citoyens et les acteurs publics.

AGORA Transport Fluvial soutient donc pleinement le projet de mise au grand gabarit de l'Oise entre Creil et Compiègne. Nous demandons cependant que le même travail soit fait sur la section entre Conflans Sainte-Honorine et Creil qui présente les mêmes difficultés. Nous rappelons aussi que le rehaussement du pont de Mours est absolument indispensable. Pour obtenir la pleine efficacité de cet aménagement, il doit aussi être considéré le rehaussement des quelques ponts les plus bas de l'Oise pour permettre le passage de bateaux fluviaux avec 3 hauteurs de conteneurs au moins jusqu'à Longueuil Sainte-Marie.

AGORA Transport Fluvial s'associe aussi à la position de E2F qui représente les transporteurs fluviaux en France et dont vous trouverez ci-joint la contribution.

Nous restons à votre disposition pour plus de renseignements.

#### **48 : ASSOCIATION AGREEE DE PECHE ET DE PROTECTION DU MILIEU AQUATIQUE L'Amicale de Compiègne » Fondée en 1903**

Le projet MAGEO, objet de cette enquête publique n'est pas un dossier inconnu pour notre association puisque nous avons déposé des observations dès 2012 soit directement par le biais du cahier des acteurs ou soit d'une façon plus générale sous l'égide de la Fédération de Pêche de l'Oise réunissant les 5 associations impactées .

Nous constatons que le projet MAGEO va modifier considérablement et irréversiblement le cours d'eau, ses berges et l'ichtyofaune , notamment dans la traversée de Compiègne et jusqu'à Lacroix Saint Ouen pour ce qui concerne les 2500 pratiquants encore réunis sous la bannière de notre Amicale de pêche en 2020

Or malgré les remarques formulées, il y a de cela plus de 10 ans, force est de constater que rien n' a été ou ne semble vouloir être pris en compte au mépris des grandes lignes de notre société. Nous convenons que des réalisations prioritaires soient effectuées , soit, mais des mesures d' accompagnement adaptées bien au-delà des pontons promeneurs / pêcheurs, avec rembarde de sécurité, proposés doivent être réalisées pour que notre activité, vecteur de lien social, puisse perdurer avec autant de vitalité .

Actuellement, en rive gauche, des enrochements permettent notre pratique. Or nous avons pris connaissance courant mars lors des dernières réunion avec l' ARCBA que de profondes modifications ne permettraient plus que très superficiellement l' exercice de la pêche ;

L' accommodement de petits secteurs en aval du Clos des Roses pourraient être réalisés bien au delà du ou des quelques pontons simplistes ou utopistes étoffants les dossiers .

En rive droite , des solutions existent aussi, encore faut il le vouloir pour ce projet déclaré structurant à tout propos .

Des possibilités compensatoires existent également sur la rivière Aisne jouxtant le projet et pour laquelle des berges endommagées par les batillages pourraient être consolidées ou aménagées et inscrite à ce titre dans la DUP.

Pour ce qui est de l'hichtyofaune et de la connexion du ru des Planchettes qui a bénéficié de mesures de réhabilitation très récemment, nous demandons que des garanties soient clairement affichées afin d' en assurer la pérennité et la fonctionnalité.

En conclusion, si nous déplorons la vision simpliste des propositions infligées aux pêcheurs , nous demandons que des mesures appropriées pour la poursuite de notre activité soient réellement définies dans ce dossier DUP .

+ plan

## **49 : FÉDÉRATION DE PÊCHE DE L'OISE, Compiègne**

Avis et remarques sur le dossier Milieux Aquatiques

Dans le cadre du projet MAGEO, la Fédération de l'Oise pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique a participé à nombres de réunions publiques en 2012 et 2013 ainsi qu'au dernières réunions plus globales de décembre et février dernier concernant l'évolution du projet.

À ce titre et après avoir parcouru les volumineux documents relatifs à l'enquête publique concernant la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), vous trouverez ci-après nos différentes remarques, informations ou interrogations pour lesquelles nous souhaiterions que les réponses ou éclaircissements soient portés au dossier et non laissées en attente de l'Enquête environnementale qui suivra cette validation.

Sur l'absence de prise en comptes des espèces de poissons migrateurs

Les inventaires réalisés dans le cadre de la définition de l'état initial datent de 2012-2013. Il est donc nécessaire de les actualiser au vu des dernières données disponibles notamment sur les espèces migratrices. Un ajustement des mesures environnementales devra donc être effectué en conséquence.

Les documents relatifs à l'état initial du milieu avant la réalisation du projet indiquent comme seule espèce de poissons migrateurs l'anguille (*Anguilla anguilla*). La présence de l'alose est évoquée dans l'état initial suite aux futurs aménagements des ouvrages en aval.

Or à ce jour, et après la réalisation des dernières passes à poissons sur le cours d'eau, l'alose est bien présente sur le secteur concerné. Des observations ont été faites sur le

système de vidéo- comptage du barrage du Carandeu à Choisy-au-Bac sur l'Aisne, en amont de ce secteur. Des captures par des pêcheurs ont également été signalées au sein de la zone, en aval de Compiègne.

Des saumons d'Atlantique, des truites de mer et des lamproies marines sont également présents et ont été observés par le vidéo comptage au cours des quatre dernières années sur l'Aisne. Ces individus ont donc transité plus ou moins longtemps au sein des 42 km concernés par le projet.

Nous demandons la prise en considération primordiale de ces espèces, pour qui l'aménagement de l'Oise et la navigation vont entraîner une perturbation supplémentaire.

Manque d'informations sur les analyses et le devenir des terres excavées lors des opérations de dragage

Les sédiments présents dans l'Oise sont contaminés par divers polluants dont des PCB. Les éléments extraits doivent être classés selon les dernières normes du code de l'environnement (R.541-8 du code de l'environnement) et non par rapport au décret de 2012 afin d'être en adéquation avec les classifications actuelles.

Il est également impératif de transmettre le plan de dragages au moment de l'enquête pour le dossier d'autorisation environnementale. Ceci nécessite au préalable la réalisation d'analyses physico-chimiques des terres excavées au niveau des berges rescindées afin de les classer selon la dernière réglementation.

Nous demandons que le plan de dragage indique clairement la nature de ces sédiments ainsi que leur devenir selon la dernière classification.

Conséquences de la mise en place d'enrochements

Le projet évoque la mise en place de protection de berge en enrochements sur les secteurs soumis à érosion liée au batillage. 30 kilomètres de berges seraient donc concernées, ce qui va réduire drastiquement les zones de fraies des espèces phytophiles (qui se reproduisent sur la végétation) dont notamment les cyprinidés et le brochet. L'Oise aval étant une masse d'eau déjà fortement modifiée, les zones de reproduction de ces espèces se concentrent donc sur ces herbiers aux abords des berges.

Ceci d'autant que le projet prévoit de réduire les inondations et donc de déconnecter les zones humides, zones de reproduction et d'habitats de nombreuses espèces. Toutes les espèces inféodées à ces milieux seront donc menacées.

La mise en place d'enrochements va également favoriser la prolifération du gobie à taches noires (*Neogobius melanostomus*), espèce dernièrement apparue, en expansion dans l'Oise et néfaste pour les espèces autochtones (prédation des œufs). Á l'heure actuelle, le gobie à taches noires n'est pas encore classé dans les espèces exotiques envahissantes selon le code de l'environnement mais ses populations sont en expansion et son aire de répartition s'étend. Les enrochements vont constituer des zones de caches pour cette espèce et donc encourager son développement.

Manque d'informations concernant les connections entre l'Oise et ses affluents et impact négligé de l'abaissement de l'Oise

Les documents ne mentionnent pas le devenir des confluences avec les affluents de l'Oise présent sur le secteur. Certains possèdent un enjeu piscicole important pour la reproduction du brochet et autres espèces phytophiles comme mentionné dans l'état initial. Ce document évoque le Ru Goderu et le Ru des Planchettes où sur ce dernier des frayères à brochets fonctionnelles ont été aménagées par l'Office Nationale des Forêts

(ONF) à 3 km de la confluence avec l'Oise. Les aménagements du projet ne devront pas entraver la restauration de ce site et son accès pour les géniteurs en provenance de l'Oise.

Le Ru de la Contentieuse présente également un intérêt fort et les futurs aménagements de restauration envisagés par le Syndicat Mixte Oise Aronde (SMOA) permettront des colonisations de reproduction encore plus importantes. La confluence avec l'Automne présente une frayère naturelle lors des débordements de crues. Enfin, la Frette possède également une population de brochet intéressante avec des adultes géniteurs qui souffrent déjà actuellement du manque d'eau estival.

Une frayère à brochet a été aménagée sur la commune de Verberie dans le cadre de précédentes mesures compensatoires. Mentionnée comme étant non fonctionnelle dans l'état initial, notre Fédération réalise chaque année des inventaires qui permettent de comptabiliser une centaine de brochetons. Le problème de cette frayère tient du fait qu'elle fonctionne artificiellement, les géniteurs ne pouvant rejoindre seuls la zone. Un reprofilage du chenal d'entrée permettrait de reconnecter l'Oise de la frayère et ainsi permettre un fonctionnement naturel.

Nous demandons à ce que la libre circulation des espèces entre l'Oise et ses affluents soit maintenue au minimum à l'existant et que des améliorations puissent être apportées lorsque cela s'avère nécessaire.

Par ailleurs, l'abaissement à 4 m de l'Oise a une forte probabilité de provoquer un abaissement de la nappe et donc de déconnecter certains affluents.

Nous demandons donc des garanties sur le maintien du niveau piézométrique

Manque d'informations sur l'aménagement des mesures de compensation des hauts-fonds et insuffisances des mesures compensatoires.

Les mesures compensatoires prévues dans le cadre de la destruction de zones de frayères sont concentrées sur deux sites de Hauts-Fonds. Ces sites devront impérativement être recouverts par de la végétation héliophyte sur 50 à 75 % de leurs surfaces. Ce type de végétation ne pourra se développer qu'à condition de variations des niveaux d'eau avec une période estivale en assec. Le profil topographique des sites devra donc être ajusté en conséquence. Des plantations seront nécessaires si la végétation ne se développe pas suffisamment.

Nous demandons que soit fourni le calcul des surfaces de reproductions détruites ainsi que celles des mesures de réduction, d'évitement et de compensation mises en place en conséquence.

D'après les documents, il semble que la dette compensatoire ne soit pas remplie. D'autant que les zones de hauts-fonds seront ciblées multiusage : pêche, point d'observation, navigation, reproduction des poissons, ... Nous demandons à connaître les surfaces de ces hauts-fonds qui seront dédiées exclusivement à la reproduction des espèces de poissons phytophiles (sans autres usages) afin de vérifier la dette compensatoire.

Nous demandons que la compensation s'applique sur une zone dédiée à la reproduction des espèces phytophiles afin de remplir toutes les conditions nécessaires à leurs fonctionnalités.

À plusieurs reprises, par le passé, les frayères à brochets aménagées dans le cadre de mesures compensatoires se sont avérées non fonctionnelles. C'est pourquoi nous sommes particulièrement attentifs sur ce point.

**[?] Impacts sous-estimés de la navigation et du batillage**



Le projet MAGEO vise une circulation de bateau plus importante avec des périodes de navigations plus larges, 24h/24. La navigation est actuellement limitée la nuit, ce qui permet de préserver les espèces nocturnes comme la lote de rivière et l'aloise. Une perturbation supplémentaire sera donc créée.

Nous demandons que des mesures soient prises afin d'éviter, de réduire ou compenser les nuisances liées à la navigation sur les espèces nocturnes.

L'approfondissement et le rescindement de l'Oise vont engendrer un colmatage plus important et donc des curages et dragages plus fréquents. Ce phénomène va engendrer une homogénéisation des habitats sur un secteur déjà fortement artificialisé. Ce paramètre doit également être pris en compte dans les mesures environnementales.

#### En conclusion

Le projet MAGEO est un projet très impactant pour le patrimoine écologique de la rivière Oise.

Sans remettre en question les avantages qu'il représente dans d'autres domaines ou secteurs. Nous estimons que ce projet aura des conséquences irréversibles sur les populations piscicoles et leurs biotopes, sans que les mesures ERC (éviter, réduire, compenser) ne permettent de garantir le maintien à minima des habitats et sites de reproduction actuels de l'ichtyofaune. À l'examen du projet, celui-ci semble engendrer un fort déclin voire même une disparition des espèces piscicoles présentes sur le secteur.

À ce stade du projet, nous demandons à obtenir des garanties clairement établies sur la préservation des populations piscicoles (hors Espèces Exotiques Envahissantes) ainsi que de leurs habitats, ce qui n'est pas le cas actuellement. Il est inacceptable pour un projet d'une telle envergure que nous disposions à ce stade, de si peu d'informations sur le devenir du patrimoine écologique de la rivière Oise et sur les mesures prises afin de préserver les espèces et les habitats.

En espérant que notre contribution puisse participer à la conciliation entre le projet MAGEO et le maintien de la biodiversité.

#### Avis et remarques sur l'activité halieutique :

En l'état, le projet de mise au grand gabarit européen de l'Oise occulte les activités halieutiques.

Pour rappel, l'Oise rassemble environ 10 000 pratiquants annuellement, la rivière Oise est historiquement la rivière « pilier » de cette activité. En effet, voie d'eau principale structurante de la vie économique isarienne, concentrant les plus grosses aires urbaines du Département hors Beauvais, la rivière Oise est la rivière de prédilection des urbains, ou non, voulant s'évader, se rapprocher de la nature via cette activité ancestrale qu'est la pêche.

Au-delà d'une activité de loisir, les pêcheurs sont les premiers défenseurs des milieux aquatiques et de l'eau quantitativement et qualitativement.

Pour rappel l'eau est l'ENJEU majeure des années à venir dans un contexte climatique qui évolue défavorablement pour les ressources en eau, or les pêcheurs sont les premières sentinelles de ces milieux fragiles, signalant la majorité des atteintes aux rivières.

Dans ce contexte, nous déplorons la quasi absence de prise en compte de notre activité dans le projet comme d'ailleurs la prise en compte de l'ichtyofaune qui demeure anecdotique au regard des impacts sur le milieu.

Nous relevons notamment comme obstacles au développement et au maintien des activités halieutiques :

- Modification des berges avec multiplication des pentes incompatibles avec la pêche. De nombreuses zones sont modifiées avec création d'enrochements et/ou profils de pente supérieurs à 3/1.
- Création d'aménagements de type pontons inadaptés à la pêche avec des garde-corps discontinus dont la hauteur est supérieure à 1m. Certains aménagements présentent des aplombs à l'eau beaucoup trop importants avec certains supérieurs à 3m50 !
- Le partage des usages sur ces aménagements (jumelés avec voie piétonne) est incompatible avec la pêche (déploiement du matériel de pêche au coup entre autres). Nous constatons également l'aménagement d'ouvrages de type observatoires alors même que les installations pour la pêche sont inadaptées.
- - Parmi les maux de notre société actuelle, il est celui-ci, favoriser les contemplatifs au détriment des acteurs de la nature.
- - Création de voies piétonnes et cyclables interdites à la circulation automobile handicapant l'amenée et le repli du matériel de pêche et interdisant quasi systématiquement l'accès aux pêcheurs à mobilité réduite.
- Création de zones de pêche, là encore sur des espaces partagés dans les zones de hauts fonds alors même que ces zones sont définies comme de quiétude et de reproduction pour les poissons en compensation des milieux dégradés par les nouvelles caractéristiques de la rivière.

Nous déplorons l'immobilisme du maître d'ouvrage sur toutes ces questions alors même que la plupart de ces remarques étaient adressées en conclusion des échanges des réunions de concertation publique de 2012 dans un courrier daté du 19 juillet 2013 !

Depuis, aucune remarque n'a été intégrée, aucun rendez-vous spécifique n'a été sollicité auprès de la Fédération de l'Oise pour la Pêche et la protection du Milieu Aquatique qui pour rappel, est un établissement à caractère d'utilité publique, agréé au titre de la Protection de l'Environnement.

Pour ces raisons nous demandons instamment que ce projet prenne réellement en compte nos observations transmises à plusieurs reprises depuis le début du projet. Nous souhaitons que notre activité puisse perdurer grâce à la mise en place de mesures spécifiques pour la pêche et les pêcheurs.

## **50 & 51: M S Kellens, Pontpoint**

Mes grands parents paternels venus des FLANDRES Belges se sont installés à PONTPOINT et y ont exploité deux fermes; chacune destinée à l'un de leurs deux fils. Mes parents ont donc exploité celle de la rue Basse toute leurs vies; l'autre l'a été par mes cousins et maintenant petit cousin suite au décès prématuré de leur père en 1964. Mes grands parents maternels s'étaient eux aussi installés à PONTPOINT. Comme beaucoup de membres des générations qui ont suivies j'ai décidé de rester vivre à PONTPOINT parce-que l'aime mon village, qu'il est celui de mes racines, de mon histoire. Enfant j'en parcourait les rues et plaines sur mon vélo rouge allant approvisionner mon père en boissons fraîches et sandwiches à l'époque de la moisson. Petit à petit j'ai vu le village de mon enfance se transformer. Des maisons pousser comme des champignons sur des terres autrefois agricoles...(lotissements St Paterne, St Pierre, Clos des rieux, même juste à côté de chez moi rue basse). Puis certains se sont aperçu de la richesse de notre sous-sol en sable, graviers etc... et ont commencé à creuser dans la plaine du bas afin d'en extraire ces denrées. Petit à petit les étangs ont eux aussi poussés comme des champignons diminuant de façon drastique les terres agricoles. Dans mon enfance

Pontpoint comptait une dizaine de fermes, il en reste 3... c'est dire.... Pendant ce temps les "extracteurs" eux se sont fait "des couilles en or" (excusez l'expression) jusqu'à devenir une holding !!!! Une fois le pillage terminé ils ont cessé d'être Pomptinniens et ont vendus les étangs faisant à nouveau la culbute financière.... Depuis la disparition du COS, les maisons poussent sur le moindre bout de terrain détériorant l'aspect rural et esthétique de mon village ; or, si j'ai décidé d'y rester et d'y vivre c'est bien pqc j'aime son aspect bucolique, rural, paysan, etc.... et son calme ( De moins en moins pourtant) et puis j'aime ma maison jadis celle de mon enfance. j'aime regarder la plaine a perte de vue depuis ma fenêtre...Mais j'en eu assez que des technocrates verveux décident pour nous des transformations que notre village doit subir pour le profit de certains... et au détriment de la qualité de vie de ceux qui ont "fait" génération après génération mon village. Les rives de l'Oise sont belles et paisibles quand on emprunte le chemin de halage et qu'on regarde passer les péniches...et non les paquebots que certains entendent y faire naviguer ..Je me souviens avoir été choquée en voyant les MONSTRUEUX paquebots de croisière qui viennent dans le port du pirée en Grèce déposer leur flot de touristes, tout comme à Venise où l'impact sur le site était tel que leur circulation est désormais interdite...on sait donc que la navigation de tels monstres n'est pas sans conséquences.... Concernant Pontpoint qu'advientra t il de la réserve ornithologique que certains ont mis des années à créer et en règle général de toute la nature entourant les berges de l'Oise ? On nous parle d'écologie à tout va mais qu'en sera t il de l'écologie avec un projet pareil ? On nous dit qu'on consomme trop mais ça n'empêche pas certains de vouloir créer des aberrations pour faciliter encore plus la circulation des marchandises... quelle contradiction !!! Toujours plus, toujours plus, est ce cela la vie ? Là consommation ? Non ce n'est pas ça et si vous ne l'avez pas compris, vous n'avez rien compris....mais voulez faire subir aux autres le constat de votre ignorance... Quid de l'empreinte carbone d'un tel projet, Quid des millions dépensés avec notre argent alors que certains meurent de faim ? N'avez vous pas compris qu'à malmener la nature un jour elle se venge ? Arrêter de vouloir la contrôler, nous, nous l'aimons telle qu'elle est et voulons nous en contenter . Et puis que vont devenir les fermes si elles n'ont plus assez de terres à exploiter ? Elles étaient là avant votre projet fou, de quel droit vous permettez vous de les mettre en danger ? Quid du bruit également généré par ces paquebots ? Quid de tout le reste ? L'intérêt public à bon dos, c surtout les finances de grands groupes qui ont intérêt à ce genre de programme alors que d'autres en subissent les nuisances et voient leur avis réduit à Néant...Tjs plus, on en crever du tjs plus et on en crève déjà !!! N'y a t il que le matériel qui trouve grâce à vos yeux ? Je vous plains si c le k... Votre projet nous n'en voulons pas et ne voulons pas de ttes les nuisances qui en découlent; nous voulons vivre dans l'endroit que nous avons choisit tel qu'il est. Je n'ai pas le temps d'aborder le côté technique de la chose et d'autres l'ont fait avant et mieux que moi... j'ai choisit de vous parler avec mon coeur pqc c ce qui importe.... Il y a une trentaine d'année nous avons connu des inondations qui ont fait que les étangs n'en formaient plus qu'un et que l'eau commençait a poindre le bout de son nez pas loin des maisons des rues des écoles, rue basse etc... qu'en sera t il avec votre projet ? Là nature reprends tjs ses droits et ce sont les riverains qui trinquent...et ça nous ne le voulons pas ! Et puis Quid de la valeur de nos maisons ? Je suis la 3eme générations à occuper ma maison et je l'aime, j'ai passé des années à la réhabiliter et vous vous permettez de la mettre en danger ? Alors là je dis non !!! La plaine est en zone rouge donc inondable et vous voulez encore accroître ce risque ? Je dis non ! Y'en à assez que certains décident pour les autres, pour la nature, de la qualité de vie des autres etc, etc... l'enquête se termine à 12 heures, je ne le savais pas; il est 11 H 50 dommage, je n'ai donc plus le temps de palabrer sur toutes les raisons qui font que nous ne voulons pas de votre projet... mais Dieu sait qu'il y en a...

## **52 : M Richard, Jaux**

Habitant Jaux depuis 10 ans, je suis de près cette commune et son évolution. Lors de l'enquête publique de 2019 concernant le PLUIh de l'agglomération de Compiègne, on parlait bien d'un constat concernant l'environnement. Ce constat était qu'un oiseau sur trois avait disparu de nos campagnes, que nos écosystèmes souffraient terriblement et que défendre le vivant était urgent, et que le propre de nos espèces n'était pas la condamnation mais la coopération. On en est très loin aujourd'hui. On avait dit aussi, qu'il fallait intégrer la place du vélo et des piétons et avoir des liaisons douces (ER) avoir une ceinture verte avec des parcours nature et respecter les sites environnementaux. Je crois qu'avec ce projet on s'en éloigne encore un peu plus. Jaux, compte tenu de sa particularité géographique, un village rue de très grande longueur, manquant d'épaisseur, à la chance de bénéficier de cette partie terrestre rive droite de l'Oise dite le port à Bateaux. Jaux est coincé entre Les coteaux d'un côté, la route principale, la voie ferrée et l'Oise de l'autre, donc déjà avec pas mal de nuisance sonores, cela fait beaucoup de contraintes pour notre commune. Dans le PLUIh, il était mentionné que Jaux avait un atout, c'était cette partie du port à bateaux et les bords de l'Oise qu'il fallait justement développer et mettre en avant. Dans ce projet de canal à grand gabarit, c'est justement là, où l'on vient frapper et c'est absurde de gâcher cette possibilité de développement. Il y a tant à faire pour développer les activités de loisirs, sportives ou bucolique, et tout serait anéanti par ce projet !

Dans le PADD de Jaux il est mentionné, qu'il faut avoir une consommation économes des espaces naturels, une maîtrise des nuisances de toutes natures, apaiser la circulation et les bruits générés par celle-ci, pour donner une véritable place aux citoyens, Jaux doit garder son cadre de vie agréable, ses espaces verts et ses jardins. Avec ce projet on s'éloigne de notre objectif, voire page 7.

En conclusion, fort, de ce que je développe, je m'oppose aux travaux prévus à Jaux, pour le canal à grand gabarit

## **53 : M Christophe Beaussart, Le Havre**

MAASKADE France est une société Franco-Belge spécialisée dans le transport de vrac liquide non dangereux, huiles alimentaires, engrais liquides, biocarburants ... L'activité de l'entreprise se situe sur le bassin séquanien incluant ses affluents. Elle exploite depuis 8 ans 4 unités fluviales de manière permanente et d'autres de manière spot.

Dans la perspective de la réalisation du canal Seine Nord Europe, mais aussi pour le développement de l'activité fluviale à destination ou en provenance de sites industriels ou logistiques bordant l'Oise, il est indispensable d'améliorer le gabarit de l'infrastructure et d'assurer une cohérence entre le bassin de la Seine, l'Oise et celui du Nord. Les travaux d'aménagement de l'Oise envisagés dans le projet MAGEO sont de nature à améliorer la performance du transport fluvial, à le rendre plus compétitif vis-à-vis de la route et donc à favoriser le report modal vers la voie d'eau.

Ce report modal est un moyen de réduire l'impact environnemental du transport de marchandises mais aussi de limiter les coûts sociétaux tels que la congestion, l'accidentologie (et donc le nombre de blessés) ou les nuisances sonores, visuelles & olfactives. Un convoi fluvial de 180m permet d'éviter la circulation de plus de 220 camions, soit une file ininterrompue d'environ 15 km sur autoroute. C'est aussi 3 à 4 fois moins de pollution.

L'amélioration de l'infrastructure est une nécessité absolue pour la transition énergétique souhaitée par tous et pour la réduction des trafics routiers attendue par les citoyens et les acteurs publics.

MAASKADE France soutient donc pleinement le projet de mise au grand gabarit de l'Oise entre Creil et Compiègne. Nous demandons cependant que le même travail soit fait sur la section entre Conflans Sainte-Honorine et Creil qui présente les mêmes difficultés. Il convient de rappeler que le rehaussement du pont de Mours est absolument indispensable.

MAASKADE France s'associe aussi à la position de E2F qui représente les transporteurs fluviaux en France et dont vous trouverez ci-joint la contribution.

Nous restons à votre disposition pour plus de renseignements.

#### **54 : Association Vern'oeil, Verneuil, Mme Annie CAT, Présidente**

L'association VERN'OEIL a pour objet : la protection et la sauvegarde de l'environnement de la commune de Verneuil-en-Halatte et de son voisinage plus ou moins proche, l'amélioration du cadre de vie, la protection des ressources naturelles, de la faune et de la flore, de l'eau, de l'air, des sols, des sites et paysages, du patrimoine, de l'urbanisme, la lutte contre les pollutions et les nuisances.?

L'Association VERN'OEIL est particulièrement sensible aux zones des anciennes gravières et des étangs (Esquillons) en bord d'Oise qui représentent une zone d'intérêt naturel à protéger et à valoriser.?

Le projet MAGEO comporte de nombreux inconvénients et interrogations à nos yeux :

##### **1 • BOULEVERSEMENTS DES RIVES ET DES BERGES DE L'OISE?**

Sur le périmètre de Verneuil sont prévus des rescindements très importants, amputant la berge rive gauche de l'Oise de notre commune (zone de la Talmouse particulièrement).

Des terres agricoles vont disparaître ainsi que des zones humides.

En résulteraient des perturbations pour les agriculteurs et les consommateurs qui vont voir disparaître des terres agricoles.

La suppression des courbes paysagères de l'Oise remplacées par des lignes droites, entraînerait la perte des paysages naturels actuels, et donc une moins-value sur le plan paysager et touristique.?

##### **2 • TRAITEMENT DES BERGES?**

L'augmentation du batillage intensifierait l'érosion des berges.?

##### **3 • POLLUTION PAR BRASSAGE DES SÉDIMENTS?**

Depuis très longtemps, s'est diffusée dans l'Oise une pollution industrielle générée par les activités industrielles, agricoles et phytosanitaires.

Le dragage des fonds pour creuser le chenal remuerait les sédiments contaminés de l'Oise. Ces fonds sédimentaires pollués de l'Oise sont actuellement stabilisés. ? Quand on sortirait les boues du fond de l'eau, une bonne partie des pollutions serait à nouveau dissoute dans l'eau, d'où pollution de l'eau, avec des conséquences morbides sur la faune et la flore de l'Oise, sans oublier le transport, le traitement et le stockage des déblais du fond de l'Oise opéré en partie par camions par le réseau routier avec impact sur la circulation locale.?

##### **4 • LA FAUNE ET LA FLORE/ZONES HUMIDES?**

- L'impact sur la biodiversité faune et flore n'est pas anodin.  
Le rescindement de l'Oise va provoquer la perte de frayères naturelles.
- Risques d'entraves sur le corridor écologique Halatte - Sacy.?

#### 5 • BASSIN D'ÉCRÊTEMENT DES CRUES?

Le niveau de l'Oise et des étangs ne sont pas sensiblement identiques. Dans le cas de grandes crues, les chemins et terrains adjacents seraient recouverts d'eau ainsi que les points bas de Verneuil.

Les eaux de l'Oise risquent de contaminer les étangs en cas de crues si les étangs servent de bassin d'écroulement.

#### 6 • INTERET ÉCONOMIQUE DU PROJET AU PLAN LOCAL, RÉGIONAL ET GLOBAL?

Au delà d'une activité de construction géante ponctuelle, l'intérêt macroéconomique du projet de canal à grand gabarit MAGEO ne nous semble pas justifier les dégâts provoqués à notre environnement.

Par ailleurs, quels acteurs socio-économiques utiliseront ce transport entre Creil et Compiègne ? Quelles retombées en termes d'emploi local sérieux ? Quels avantages pour Verneuil ??

L'association VERN'OEIL émet un avis totalement défavorable à ce « grand projet » qui entrainerait un bouleversement environnemental sur notre cadre de vie sans contrepartie économique locale, et quand bien même, l'avenir résidant à notre avis dans l'arrêt des projets démesurés et toujours plus immenses.

Le projet MAGEO ne nous apparaît pas respectueux d'un bon équilibre entre toutes les nécessités (économique, sociale et environnementale) indispensables à une gestion raisonnable de nos ressources.

C'est la raison pour laquelle nous disons STOP à ce projet contre nature.

### **55 : GIE HAROPA, Le Havre**

Avec près de 90 Mt de trafic maritime et 30 Mt d'activité fluviale, HAROPA, qui réunit les 3 ports du Havre, de Rouen et de Paris, constitue la première plate-forme pour le commerce extérieur de la France, et le 5e ensemble portuaire européen.

Ce positionnement majeur repose sur sa capacité à traiter une très grande diversité de trafics et à proposer à ses clients, pour tout type de produit, une offre complète et compétitive en termes de destinations desservies, de transit de la marchandise sur le port (manutention, stockage), de distribution (solutions multimodales), de possibilités d'implantation et de services divers (présence de prestataires de services couvrant l'ensemble des professions portuaires).

Les ports de l'axe Seine ont, de longue date, une double vocation industrielle et logistique. Pour reprendre la terminologie de l'INSEE, ils accueillent ainsi sur leur domaine un cluster maritime et portuaire (activités liées au navire, à la marchandise, à l'infrastructure, et à la régulation des activités) et un cluster industries et services (industries, activités de support, services, transports terrestres).

Les ports de l'axe Seine ne sont pas uniquement des interfaces, des lieux de transit des flux logistiques, ils constituent des maillons essentiels des chaînes logistiques pour le commerce extérieur français et la vie des territoires. Leur efficacité est décisive pour les clients et les filières utilisatrices des infrastructures portuaires (biens manufacturés, pharmacie, chimie, céréales et agroalimentaire, BTP notamment), qui ont besoin de solutions logistiques performantes et durables pour se développer sur leurs marchés

internationaux et locaux. Le surcoût logistique qui serait lié à une moindre performance du passage portuaire par les ports français, voire à l'obligation de supporter le surcoût de la logistique terrestre pour passer par des ports étrangers plus lointains, pénaliserait directement la compétitivité des industriels et, partant, l'attractivité de pans entiers de l'économie nationale.

HAROPA a quatre ambitions majeures : faire de l'axe Seine un hub logistique européen, donner aux ports un rôle de cluster industriel majeur en France et en Europe ; faire de la Seine un territoire touristique attractif ; faire de HAROPA une référence en matière de lien entre le port et son environnement, urbain ou naturel.

Les projets de HAROPA s'appuient sur les atouts et les complémentarités des trois ports et de leurs territoires. Complémentaires en termes d'emplois et de valeur ajoutée, les ports et les territoires sont au centre de la stratégie de HAROPA avec un volet territorial et des grands enjeux transverses.

Dans un contexte de concurrence interportuaire particulièrement vive, la guerre économique entre les ports se gagne aujourd'hui à terre. Or, la part modale du fret massifié dans les échanges terrestres, depuis et vers les ports de HAROPA, reste modérée (9 % pour le ferroviaire, 17 % pour le fluvial en tonnage) par rapport aux ports du Range Nord. L'un des objectifs majeurs de HAROPA est par conséquent de massifier les pré-post acheminements, afin d'élargir l'hinterland et d'offrir aux clients des chaînes logistiques plus vertueuses d'un point de vue environnemental.

C'est pourquoi HAROPA souhaite apporter sa contribution à cette enquête publique pour le projet MAGEO.

L'Oise est un territoire significatif de l'hinterland de HAROPA et un axe stratégique avec l'ouverture en 2028 du canal Seine Nord Europe.

La mise au gabarit européen permettra d'attirer de nouveaux utilisateurs et de développer les trafics existants.

Des potentiels sont d'autant plus captables que le Bassin de la Seine est le plus grand réseau de voies navigables français, avec des connexions à de nombreux ports dont 2 grands ports maritimes.

Le renforcement de la compétitivité via l'amélioration du réseau navigable et donc des capacités d'emport des unités fluviales est également un enjeu majeur en complément de la réalisation d'autres projets. L'évolution du gabarit sur l'Oise doit accompagner la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent et la mise en service du Canal Seine Nord Europe.

Ce projet permettra donc de compléter l'hinterland au grand gabarit pour le rendre plus performant d'autant que les infrastructures fluviales du bassin de la Seine disposent d'une réserve de capacité très importante et génèrent des avantages environnementaux comparativement au transport routier.

Au-delà de l'amélioration des conditions de desserte de la plateforme multimodale de Longueil Sainte Marie, qui propose un service régulier de transport de conteneur hebdomadaire, le prolongement de MAGEO renforcera les opportunités de développement de la plateforme de Bruyères sur Oise. Cette plateforme multimodale située à 40km au Nord de Paris propose sur un terminal à conteneur et un terminal à vrac solide avec 4km de voies ferrées, et 2 quais à usage partagé sur une surface de 69 hectares.

Le projet Port Seine-Métropole Ouest à la confluence Seine Oise s'en trouvera également renforcé. Port Seine-Métropole Ouest est un projet de plateforme multimodale (eau, fer, route) destinée au transport de matériaux bruts ou préfabriqués pour la construction. Porté par HAROPA - Ports de Paris, le projet verra le jour sur une emprise de 100 hectares. Le développement de ce port, présente une occasion unique permettant à la

fois un développement économique local durable du territoire et le réaménagement qualitatif du site.

Port Seine-Métropole Ouest permettra de tirer profit de la carrière actuellement en exploitation sur une partie importante du site (dans un premier temps), du développement du Grand Paris et du développement du mode fluvial, avec à la clé de nouveaux emplois (500 à 1000 à terme) et moins de camions sur les routes locales. La livraison des premières infrastructures interviendra à l'horizon 2023. L'achèvement total du port, en lien avec l'exploitation de la carrière, est programmé à l'horizon 2040.

Plus globalement, HAROPA et l'ensemble des acteurs du mode fluvial sont prêts à s'engager auprès de l'état et des transporteurs en faveur de la transition énergétique. Cela signifie des engagements pour le développement du réseau de branchement électrique à quai, le verdissement des motorisations et le développement d'un système d'information fluvial pour optimiser les flux et améliorer la sécurité.

En conclusion, HAROPA soutient le projet de mise au gabarit européen de l'Oise, car c'est un projet indispensable au développement de la compétitivité du mode fluvial, et par là même un outil essentiel au report modal et à la transition écologique.

### **56 : Mme Isabelle Pruvot, Pontpoint**

Je déplore un dossier extrêmement complexe et touffu, difficilement compréhensible par les administrés.

Je relève l'absence d'un document de synthèse présentant de manière claire et succincte l'impact environnemental, notamment concernant les points suivants :

- Le risque d'inondation
- La préservation des milieux naturels et du patrimoine
- La protection des berges
- L'impact en matière de nuisances sonores et visuelles, la gestion des déchets et des sédiments en lien avec la réalisation des travaux
- La réduction des surfaces agricoles fertiles

Je demande en conséquence la mise en place de réunions d'information physiques ou distancielles, avec le public, permettant l'organisation de questions/réponses afin d'éclairer les administrés sur la globalité des impacts du programme à moyen et long terme sur les communes visées.

Sans cette démarche concrète de concertation, d'information et de transparence, je ne peux émettre un avis favorable sur ce projet

### **57 : M Pascal, Saint Mammès 77 670**

Ce nouveau canal et le transport fluvial, c'est un grand pas en avant vers l'écologie d'un territoire dynamique!

### **58 : Mme Dominique Lavalette, conseillère départementale, Creil**

Le projet Canal Seine Nord Europe et son corollaire MAGEO ont vu le jour il y a déjà une dizaine d'années. Lors de la première enquête publique concernant MAGEO, nombre



d'Isariens dont je faisais partie s'étaient montrés dubitatifs voire carrément hostiles à ce projet d'envergure aux impacts écologiques majeurs.

De nombreuses questions sur le réel intérêt économique, l'impact sur le réseau hydrographique, les importantes dégradations de l'environnement se posaient et restent posées évidemment.

Mais le temps passe, le dérèglement climatique s'accélère, la situation économique de notre Région est de plus en plus dégradée et il me semble indispensable d'aller plus loin dans mes interrogations.

Que proposent les opposants au projet pour mettre un terme à la saturation des grands axes Nord Sud par les millions de camions qui y circulent ? Quelle alternative au trafic des marchandises par la route qui engendre des émissions importantes de CO2 ? Peut-on envisager une voie maritime côtière pour remonter la Seine à la suite ?

Comment sortir notre Région de l'ornière économique dans laquelle elle se trouve ?

Le Nord de la France a subi de plein fouet l'abandon de l'activité minière, la délocalisation des industries sidérurgique et pneumatique et de l'industrie textile et n'a pas retrouvé l'équivalent en matière d'emploi, avec des conséquences très fâcheuses. Celles-ci se traduisent par un taux de chômage largement supérieur à la moyenne nationale et son cortège de corollaires : exode vers d'autres territoires, pauvreté croissante, abaissement de la durée de vie moyenne, situation sanitaire détériorée, montée des mécontentements se traduisant par une poussée identitaire, extrémiste donc dangereuse....

Quel avenir pour nos jeunes sans réimplantation d'entreprises, sans projets majeurs pour redynamiser ce territoire au riche passé et au fort potentiel ?

Alors l'élue, autant que la citoyenne que je suis, veut aller au-delà de ses premières appréhensions et donner sa chance au projet en espérant que le bénéfique risque reste positif. La nature elle-même utilise souvent la mort pour pérenniser la vie...

Par le passé, de nombreux canaux ont été creusés avec beaucoup de chamboulements dans les paysages et un coût humain exorbitant, se référer à l'Histoire...pour autant, ils ont joué et jouent encore un rôle majeur dans l'économie des territoires qu'ils traversent ; nous ne nous posons plus de questions quand le chemin de nos vacances croise le leur.

Je soutiens donc ce projet avec évidemment beaucoup de réserves, tant sur le plan de la gestion économique qu'environnementale.

Tout d'abord, ce canal ne doit pas être une carte blanche aux économies agressives et intrusives venues de l'autre côté de la planète. L'Europe devra jouer pleinement son rôle en valorisant les productions européennes dans des accords gagnant-gagnant et, à chaque échelon de nos collectivités, tout devra être fait pour favoriser l'implantation d'industries et d'activités économiques diverses afin de créer de l'emploi.

De son côté, le consommateur devra faire ses choix en conscience afin de rendre possible cette redynamisation de notre territoire.

Produire local, consommer local, réduire les circuits de marchandises sont les ingrédients de la réussite du projet.

Pour ce qui est de la gestion écologique de ce chantier, je porte mon attention sur :

La gestion des terres arables, la qualité de l'eau, les impacts sur les zones humides bordant l'Oise, notamment le Marais de Sacy qui est un site majeur et fragile, la gestion des déchets polluants.

Il faut aussi tenir compte des chemins existants, éléments essentiels pour le tourisme, la mobilité et l'entretien du site.

Je ne développe pas plus, l'essentiel étant traité dans les contributions des communes de mon canton : Verneuil en Halatte et Creil.

Enfin, je souhaite que Voies Navigables de France écoute et soutienne les élus locaux, notamment les maires, qui réclament des garanties et des aides pour faire face aux

aménagements que les communes traversées par l'Oise doivent réaliser dans le cadre de cette mise au gabarit.

## **59 : M Michel Arnould, maire de Verberie**

suite à notre rencontre le samedi 24 avril en mairie de Verberie, je fais ici la synthèse du discours que j'ai tenu face à vous.

MAGEO est un projet utile pour le développement du transport fluvial. J'ajoute que personne ne comprendrait qu'il y ait, après la réalisation du Canal Seine Nord Europe, une rupture de capacité entre Compiègne et Creil. Ceci dit, sa réalisation ne doit pas se faire au dépend des communes traversées par ses aménagements et sans la prise en compte de leurs interrogations et de leurs demandes.

Après nos rencontres avec VNF, et même si nous prenons acte de ses engagements sur la préservation de l'allée des Soupirs, des murs de pierre qui la longe et de l'accès à la station d'épuration, nous restons particulièrement attentif. Ce qui nous inquiète ce n'est donc pas le projet lui-même mais sa gestion, la qualité du travail partenarial et la transparence avec les communes. Ainsi et uniquement à titre d'exemple, il est écrit dans le dossier que l'aménagement « les planches d'exploration de Verberie », dont l'entretien nous est d'ailleurs généreusement délégué, a déjà fait l'objet de discussions ou d'échanges avec la commune. Ce n'est absolument pas le cas.

C'est la raison pour laquelle nous avons émis, le 14 avril en conseil municipal, un avis favorable assortis de 14 points de vigilance qui vous a été remis tout comme le premier avis émis le 17 février et l'ensemble des courriers et comptes rendus de réunions tenues avec VNF. Nous demandons sur tous ces points des engagements et des réponses précises avant le début de l'enquête publique qui sera consacrée aux aspects environnementaux.

Lors de notre rencontre, et uniquement en raison du temps limité, avec le souci de laisser du temps aux habitants pour dialoguer avec vous, je suis uniquement revenu sur trois des quatorze points :

1. MAGEO aura presque 8 hectares d'emplacements réservés sur Verberie et les opérations de rescindement qui vont y être conduites sont particulièrement importantes. La majeure partie d'entre elles se déroulera en zone urbaine ou à proximité de celle-ci. Le volume des déblais à évacuer sera considérable (évaluation grossière : 1 million de tonnes). C'est une préoccupation particulièrement forte de la commune.

Nous demandons l'utilisation exclusive de la voie d'eau pour l'évacuation de la totalité des déblais en zone urbaine. Ce mode est actuellement seulement « privilégié » par VNF ce qui concrètement ne veut rien dire et en tout cas ne constitue pas un engagement de résultat. Pour une opération qui se fait en faveur du transport fluvial, elle se doit d'être exemplaire, l'utilisation de la voie fluviale comme mode prioritaire est un impératif.

En tout état de cause et compte-tenu de la configuration de la commune, l'évacuation des déblais ou l'apport de remblais par la voie routière ne doivent, en aucun cas traverser la zone urbaine de la commune. De plus, nous demandons à ce qu'aucun stockage temporaire de ces déblais ou remblais ne soit fait sur le territoire de la commune.

2. A proximité de la commune, MAGEO va entraîner le développement de la plate-forme multimodale de Longueil Sainte Marie et des implantations logistiques, ce qui créera des emplois et limitera globalement la progression du nombre de Poids Lourds sur les routes. Toutefois, par endroit, et notamment aux abords de la plate-forme et des implantations logistiques, le projet entraînera l'accumulation de ceux-ci. Les Poids Lourds sont déjà une plaie dans la commune où ils empruntent une voirie ancienne étroite de centre-ville, pour traverser le pont sur l'Oise. Il est donc absolument nécessaire qu'un réseau routier adapté et un pont supplémentaire sur l'Oise soient construits pour qu'ils ne traversent plus la zone urbaine de la commune. Leur passage rend la vie des riverains insupportable par les nuisances qu'ils créent et l'insécurité qu'ils engendrent. Ce projet ne peut laisser de côté des problèmes collatéraux qu'il crée ou amplifie.

3. A Verberie, des propriétaires dont les habitations se trouvent sur les bords de l'Oise vont être expropriés. Il est indispensable qu'ils soient correctement indemnisés. Il s'agit de familles modestes. Un effort est à faire par VNF d'autant qu'ils sont peu nombreux. Des bateaux amarrés vont également perdre leur Convention d'Occupation Temporaire (COT). Nous demandons à ce que leurs propriétaires soient indemnisés des aménagements importants de type duc d'albe qu'ils ont dû installer.

## **60 : BIC Rasoirs, Longueil sainte Marie**

La société BIC rasoirs est un site industriel implanté dans les années 70 sur la commune de Longueil Sainte Marie. BIC Rasoirs est propriétaire (avec servitude) des berges de l'Oise / chemin de halage qui longent sa propriété.

Nous sommes conscients des enjeux du projet MAGEO et, en tant qu'industriel, nous sommes favorables à ce projet pour le développement de la région.

Toutefois, la détérioration des berges est une problématique ancienne pour notre site (premières détériorations relatées au service de la navigation du Ministère des Transports le 15 février 1978). A de nombreuses reprises nous avons fait constaté à VNF ou via huissier (2012) l'érosion de nos berges naturelles.

Or, les premières causes de détériorations sont le batillage et les crues.

Le projet MAGEO va conduire à l'augmentation du trafic (quantité, type de navigation) et la modification du tracé de l'Oise sur la berge opposée face à l'usine. Ce projet pourra engendrer une accélération du phénomène d'érosion, pour lequel BIC Rasoirs ne peut être tenu responsable.

Il existe une la servitude « contraintes lié au halage » de 9.75 m n'est plus respectée entre les limites du site (clôture) et le domaine public fluvial. A certains endroits, le domaine public fluvial est à moins de 3 m d'une installation appartenant au site BIC Rasoirs.

De plus, suite aux érosions, le chemin de halage est depuis devenu dangereux à certains endroits pour la circulation et avons procédé à l'installation d'une barrière pour éviter la circulation de véhicules motorisés type voiture.

Lors de la concertation publique de 2012 (Q21\_2012-03-26\_MAGEO Réponse Q21\_BIC Question n°21), il a avait été apporté en réponse que les berges « nécessaires à l'aménagement du nouveau chenal de navigation seront protégées par VNF ainsi que celles protégeant des zones à enjeux élevés et présentant des dégradations avérées. [...].

Dans le cadre du nouveau tracé du chenal, ce secteur devrait faire l'objet d'une protection de berge verticale au niveau du pont de Verberie et notamment sur une centaine de mètres environ en aval rive droite du pont. »

Ce projet de protection des berges devant l'usine n'apparaît pas dans les documents présentés dans l'enquête publique (plan général des travaux, planche 12).

Notre activité industrielle, qui emploie > 200 personnes en direct, doit être considérée comme un enjeu élevé. Dans le contexte économique actuel, une prise en charge de l'entretien / sécurisation des berges ne serait pas validée par le Groupe BIC, mettant en danger les usagers du chemin de halage et la pérennité de nos activités industrielles. Nous demandons donc que nos berges fassent l'objet d'un suivi régulier de leur état en terme d'érosion.

Si l'état des berges devait se dégrader, nous demandons que les acteurs du projet prennent en charge la protection des berges via enrochement, palplanches,....

Espérant vivement que notre demande dans le cadre du projet de mise au gabarit européen de l'Oise soit prise en considération,

Nous restons à la disposition de vos services pour échanger sur ce sujet, important pour l'avenir du site et la sécurité des usagers du chemin de halage.

**soit 60 observations (49 dépôts par formulaire / 11 dépôts par email)**

\* \* \*

### **Observations arrivées hors délais mais prises en compte :**

**61 : M Thierry Roch, AU5V**

29 avril 2021 à 17:47:46

En raison de la panne informatique de vnf et du site web mageo-concertation, nous n'avons pas pu la poster sur le site. J'ai pu trouver votre mail en cherchant sur internet. Je vous la transmets par mail en espérant que nos remarques pourront être prises en compte.

A propos des pièces F1 - F2 Page 110

AU5V : Nous serons vigilants quant au respect de ces engagements et souhaitons être informés du plan de cheminement des piétons et cyclistes qui sera établi et d'être destinataire des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers.

A propos des pièces F1 - F2 Page 124

AU5V : nous sommes conscients de l'apport des aménagements de MAGEO pour les randonneurs et les cyclistes, une fois ce chantier terminé, le département de l'Oise et les collectivités pourront aménager un linéaire continu sur les berges.

Verneuil en Halatte

AU5V : La passerelle Jean Biondi est utilisée quotidiennement par de nombreux piétons et cyclistes, y compris pour des trajets domicile travail (de Verneuil à Creil et inversement

et communes alentours ainsi que pour rejoindre les gares de Rieux ou Villers-St-Paul par ex) en raison de l'absence d'aménagements cyclables et de la dangerosité de la route départementale (RD120) rive gauche. Nous souhaitons que son accès reste possible durant toute la phase des travaux à cette hauteur.

Agglomération de Compiègne :

Au niveau du pont SNCF du PK 83,5, présence d'un cheminement étroit sur la rive gauche. Nous souhaitons que le cheminement soit conservé ou élargi . En aval de ce pont, il serait souhaitable d'aménager la berge de manière à réduire la pente sur le cheminement.

Pont-Sainte-Maxence: (Pontons)

La valorisation paysagère du haut-fond de Sarron permet à la fois une réappropriation de l'Oise par les riverains et une compensation écologique. Une promenade arborée de 35 mètres de long et de 6 mètres de large assure la liaison entre ces deux espaces. La promenade arborée et la partie haute du module bois sont accessibles aux PMR.

AU5V: ces aménagements devront également être accessibles aux cyclistes et permettent le stationnement des vélos. Ce lieu devrait être valorisé sur les itinéraires vélotouristiques.

Au niveau de la zone des étangs et jusqu'au Haut-fond de Sarron, il conviendra de maintenir l'accès des cyclistes à l'itinéraire Trans'Oise qui longe l'Oise en rive gauche. Le ponton de la plage devra être accessible aux cyclistes et permettre le stationnement des vélos.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en compte ces éléments.

A propos de l'AU5V

Créée en 2004, l'AU5V regroupe dans le sud-est de l'Oise plus de 700 membres actifs en 2020 et 2300 adhérents depuis sa création. L'AU5V milite en faveur des déplacements à vélo utilitaires et de loisirs au sein de 7 antennes (Senlis, Chantilly, Lamorlaye, Agglomération de Creil, Clermont de l'Oise, Pont Sainte Maxence, Compiègne). Elle organise près de 80 balades à vélo par an, sensibilise plus de 400 élèves des écoles élémentaires, intervient dans les collèges, organise des projections de films, des fêtes du vélo, sensibilise et conseille les élus pour la réalisations d'aménagements cyclables. Acteur reconnu sur le territoire, elle participe aux Plans de Déplacements et Climats des collectivités où elle est présente, à de nombreuses commissions transports, écomobilité, tourisme. Membre du réseau national de l'Heureux Cyclage – le réseau des ateliers vélo, elle anime des ateliers d'auto-réparation vélo (2 demi journées par semaine dans l'agglomération de Creil, et une fois par mois à Lamorlaye, Senlis et Pont Sainte Maxence) ainsi que des ateliers itinérants, elle s'inscrit dans le cycle de l'économie circulaire en récupérant auprès des particuliers et des collectivités des vélos afin de leur redonner une nouvelle vie. Membre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette, elle porte dans le sud de l'Oise le plaidoyer en faveur des déplacements à vélo. Elle est également délégation départementale de l'AF3V (Association Française des Voies Vertes et Véloroutes) et assure l'identification, la documentation et la promotion des voies vertes et véloroutes. Basée à Creil elle emploie aujourd'hui 3 personnes (1.60 ETP) pour le secrétariat, l'animation et la mécanique vélo. En 2021, l'association a déménagé au relais vélo sur le parvis de la gare de Creil et va opérer le service de location longue durée des vélos de l'Agglomération Creil Sud Oise. Elle ouvrira un atelier d'auto-réparation vélo à Clermont de l'Oise, l'atelier de réparation de Nogent-sur-Oise déménagera dans un lieu plus central et du double de sa surface. 23 administrateurs l'animent ainsi que plus de 50 bénévoles.

## **62 : Mme Bernadette Mantel, Verneuil**

29 avril 2021 à 17:06:51

Je vous écris ce mail, au sujet de l'enquête d'utilité publique concernant le projet MAGEO, en tant que propriétaire indivis avec mes enfants, (Bernadette VAULEON née VANLERBERGHE et mes enfants Laurent, Rémi, Caroline et Sébastien MANTEL), de la parcelle AT165 Lieu-dit La Joie d'une superficie de 3 ha 00 00, à Verneuil en Halatte.

Cette parcelle est fortement impactée par le projet MAGEO. Et dans le cadre de l'impact foncier de MAGEO, il est indispensable que cette parcelle soit prise en compte dans la totalité de sa surface. Il est non envisageable de nous retrouver avec un délaissé après le découpage "sur papier" du foncier. La surface restante sera inaccessible et inexploitable. Je tiens à vous préciser que cette réflexion, je l'ai déjà faite au cours des diverses réunions auxquelles j'ai participé, et demandes de renseignements qui nous ont été faites.

Comme bien des collègues, j'ai l'impression de me répéter et que depuis des années, il n'est tenu aucun compte de nos remarques.

Il ne s'agit pas de parler chaque fois de ce gros projet dans son ensemble et des "grands" travaux que cela va générer.

En tant qu'agriculteurs, nous voulons que vous preniez vraiment acte de nos réflexions quant à l'impact sur notre travail au quotidien et à longueur d'année : accès aux parcelles, état des berges et entretien des berges dans les années à venir, conséquences sur les cultures des inondations des parcelles, même si ce n'est que quelques jours par an...

Quels recours aurons-nous ?

Je compte sur vous pour qu'il soit VRAIMENT tenu compte de nos réflexions, de nos réponses.

## **63 : Délibération de la commune de Rivecourt, 11 mars 2021**

Monsieur Le Maire informe l'assemblée qu'en vue du projet de mise au gabarit européen de l'Oise, VNF (Voies Navigables de France) a présenté en mai 2017 une demande d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Les dispositions des documents d'urbanisme des communes concernées par ce projet n'autorisant pas l'Opération d'aménagement projeté, une procédure de mise en compatibilité avait été initiée. Dans son courrier du 6 juillet 2018, le Préfet avait alors sollicité l'avis des communes concernées sur la base du dossier dans sa version de 2017. Or, VNF a modifié ce dossier afin de tenir compte de l'évolution de certaines thématiques intervenues depuis 2017.

Suite à ces modifications, une nouvelle consultation est nécessaire et Madame La Préfète requiert notre avis sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Monsieur Le Maire informe l'assemblée qu'en 13 septembre 2018, par délibération N° 42/2018, les membres du Conseil Municipal avaient émis un avis favorable au projet MAGEO sous réserve d'obtenir des réponses aux questions posées lors de cette séance. Monsieur Le Maire indique que, sauf erreur de notre part, nous n'avons reçu aucune réponse aux questions soulevées.

Une présentation du projet est exposée par Monsieur Le Maire ; un débat s'engage sur les incidences du projet MAGEO.

Afin de rendre compatible le Plan Local d'Urbanisme de Rivecourt il conviendra de :

- Modifier le règlement du sous-secteur Ngl,
- Créer un emplacement réservé d'une superficie de 62 702 m<sup>2</sup> au droit des emprises du projet (emplacement réservé N° 7),
- Actualiser la liste des emplacements réservés par l'ajout de l'emplacement réservé N°7.

Monsieur Le Maire propose d'émettre un avis favorable sur le projet MAGEO et plus particulièrement sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (POS/PLU), Sous réserve d'obtenir les réponses écrites aux questions suivantes :

1 - Le rescindement va impacter les terres agricoles : la remise en état après exploitation par la société LAFARGE de gravières devra être prévue au niveau N sur le Gascon.

2 - L'aire d'attente en amont de l'alternat au niveau de la limite communale entre Rivecourt et Longueil Sainte Marie se situe juste à la confluence avec le ru du grand fossé. Ce ru a été restauré par le Syndicat Mixte Oise Aronde (SMOA) en juillet 2018 sur environ 530 ml depuis la confluence avec l'Oise. En amont de cette zone, on observe sur les plans transmis une zone non impactée par la création de nouvelles berges. Peut-on envisager de décaler l'aire d'attente de quelques centaines de mètres en amont pour éviter d'impacter le ru ? A défaut, quelles compensations sont prévues vis-à-vis de l'aménagement réalisé ?

3 - Les rus du grand fossé et de la conque à Rivecourt ont leur confluence avec l'Oise dans l'emprise du projet MAGEO. Quel sera l'impact du projet sur ces rus ? Le SMOA n'est toujours pas destinataire de vos courriers. Nous maintenons qu'il nous semble opportun que le SMOA soit consulté afin d'émettre un avis sur les rus impactés.

4 - En ce qui concerne les servitudes, nous attirons à nouveau votre attention sur le fait que le Très Haut Débit a été déployé sur le secteur d'études en bordure de l'Oise. Cette servitude n'apparaît pas dans le dossier.

5 - La navigation nocturne sera autorisée sur l'Oise après validation du projet MAGEO. Quels sont les impacts sonores d'une navigation nocturne et d'une augmentation de la fréquence du port fluvial de Longueil Sainte Marie.

6 - La mise en compatibilité du PLU de Rivecourt induit une charge financière : qui prendra en charge les frais occasionnés par ces modifications.

Le Conseil Municipal émet, à l'unanimité des présents et représentés, un avis favorable au projet MAGEO sous réserve d'obtenir des réponses aux questions précédemment énoncées.

## **64 : Région Normandie**

MAGEO, en mettant au gabarit européen le chenal de navigation de l'Oise afin de permettre le passage de bateaux et convois poussés capables de transporter jusqu'à 4

400 tonnes de marchandises, s'inscrit dans le cadre du projet européen de liaison Seine-Escaut qui prévoit notamment la construction du Canal Seine-Nord Europe.

S'agissant du Canal Seine-Nord Europe, la Région Normandie a toujours émis des réserves quant à l'opportunité de réaliser cette infrastructure. Mais aujourd'hui, il s'agit de considérer cette menace comme une opportunité en disposant d'une stratégie pertinente d'anticipation et d'accompagnement de cette réalisation en particulier au niveau de la Vallée de la Seine. En effet, la Région Normandie considère le caractère prioritaire de cet axe et montre son attachement, depuis de nombreuses années, au développement des modes alternatifs à la route. Cela passe notamment par le soutien aux grands projets d'infrastructures dans les ports ainsi qu'au réseau fluvial et ferroviaire. Parmi ces infrastructures, largement co-financées par la collectivité régionale, il y a bien sûr l'accès fluvial direct à Port 2000, ou encore la régénération des ouvrages sur la Seine qui sont autant d'enjeux clés en faveur de la compétitivité des places portuaires normandes.

Ces projets normands s'inscrivent également dans une dynamique plus large avec les plateformes multimodales existantes (Bruyères-sur-Oise, Longueil-Sainte-Marie) ainsi que les projets de port à Achères et l'extension du port de Limay, projets majeurs pour l'équilibre de l'offre fluviale et pour une réorientation à l'ouest francilien. Le développement de ces infrastructures se combine également avec la mise en place de services performants : systèmes d'information fluviaux, modernisation de la flotte fluviale (la Région Normandie abonde au Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation de Voies Navigables de France), plateforme Fret Ferroviaire Axe Seine... afin de proposer aux clients des ports une offre complète de « bout en bout » et plus compétitive.

Pour la Région Normandie, le projet de Canal Seine Nord Europe ne peut pas se faire sans le projet MAGEO ; projet qui devra être achevé avant la mise en service du futur Canal Seine-Nord Europe. En effet celui-ci va ouvrir le bassin de la Seine au réseau fluvial à grand gabarit de l'Europe du Nord, démultipliant ainsi l'offre logistique entre les régions de l'axe Seine, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. L'Oise est le maillon essentiel qui permettra de relier le Canal Seine-Nord Europe à l'axe Seine et donc l'accès aux ports de Paris, de Rouen et du Havre.

En outre, la Région Normandie sera particulièrement vigilante à ce que VNF mène à bien, dans les années à venir, son programme d'investissement sur la Seine notamment dans le cadre du Contrat de Plan Interrégional Etat-Régions en cours de négociation, afin de garantir la compétitivité de l'axe Seine.