

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

27 mars - 29 avril 2021

Rapport d'enquête

Commission d'enquête :

Michel MARSEILLE
Alain GIAROLI
Régis BAY

SOMMAIRE

I) Généralités

a) Objet de l'enquête	3
b) Localisation du projet.....	3
c) Historique des aménagements de l'Oise	4
d) Le maître d'ouvrage	5
e) Caractéristiques du projet, périmètre et tracé	5
f) Justification du projet	6
g) la concertation	7
h) L'Oise, des aménagements multiples et complémentaires	10
i) Les financeurs	10
j) Coût et financement	10
k) Impacts du projet	11
l) Raisons juridiques de la soumission du projet à l'enquête publique	16
m) Cadre juridique	16
n) Décisions susceptibles d'être prises à l'issue de l'enquête publique	16
o) Composition du dossier soumis à enquête publique	16

II) Organisation et déroulement de l'enquête

a) Organisation administrative de l'enquête	19
b) Déroulement de l'enquête.....	21

III) Avis des services, des PPA et observations du public

a) Avis de l'autorité environnementale	23
b) Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale	43
c) Avis des services et des PPA	45
d) Réunion d'examen conjoint	66
e) Observations du public	71

Avis et Conclusions de la commission d'enquête (document séparé)

Annexes (document séparé)

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

Rapport d'enquête

I Généralités

a) Objet de l'enquête publique

Enquête publique unique, dans les formes prescrites par les articles R.123-1 à R.123-27 du code de l'environnement, en vue de statuer sur la demande présentée par Voies Navigables de France (VNF), au titre de la décision administrative suivante :

"Arrêté de déclaration d'utilité publique du projet de Mise Au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO) emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) des communes d'Armancourt, Brenouille, Compiègne, Creil, Houdancourt, Jaux, La Croix-Saint-Ouen, Le Meux, Longueil-Sainte-Marie, Margny-lès-Compiègne, Montataire, Pontpoint, Pont-Sainte-Maxence, Rhuis, Rieux, Rivecourt, Venette, Verberie, Verneuil-en-Halatte, Villers-Saint-Paul".

b) Localisation du projet

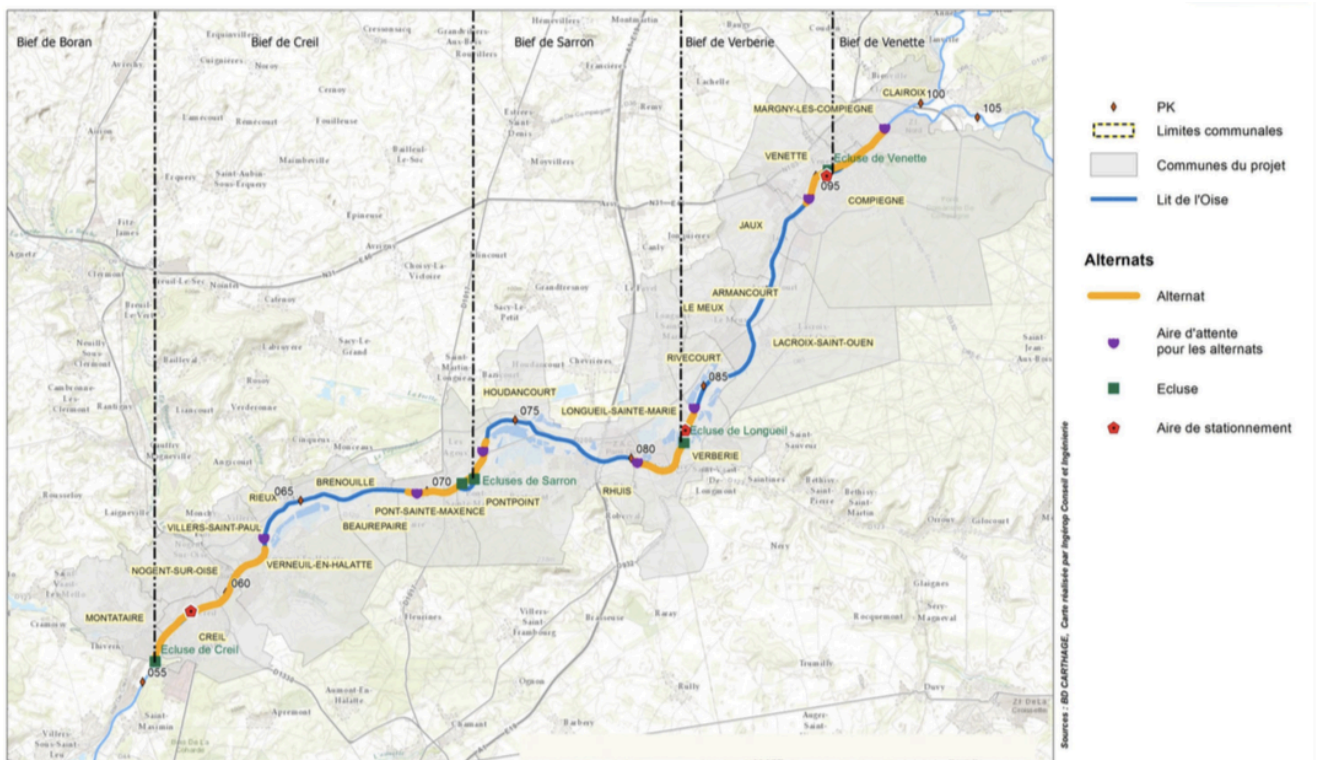
L'établissement public Voies navigables de France (VNF) projette la Mise Au Gabarit Européen de l'Oise (projet dit MAGEO) entre Compiègne et Creil, dans le département de l'Oise.

Ce projet consiste à modifier le cours d'eau de l'Oise pour permettre la navigation des bateaux de 180 mètres de long et de capacité 4 400 tonnes.

Les travaux prévus comprennent notamment :

- l'approfondissement du chenal de navigation à 4 mètres avec suppression de 3 îles ;
- la rectification du tracé du cours d'eau dans certains secteurs (rescindement ou élargissement), la protection des berges modifiées ou le renforcement des berges actuelles ;
- la protection des ouvrages d'art existants (11 ponts) et le rétablissement des routes coupées par la modification du tracé ;
- la réalisation d'un site de compensation hydraulique visant l'écrêtement des crues de l'Oise à Verneuil-en-Halatte, avec la création d'une digue longeant la berge pour déconnecter le site des étangs, la pose de vannes et seuils pour connecter les étangs entre eux et la création d'une prise d'eau (vanne) pour alimenter et vidanger le site.

- Les volumes de sédiments extraits sont estimés à 795 500 m³, dont 11 200 m³ dangereux (néanmoins a priori réutilisables). La plupart serviront à combler des carrières. Les terres des berges serviront à faire les « hauts fonds »



c) Historique des aménagements de l'Oise

Les premiers aménagements significatifs de l'Oise dédiés aux transports fluviaux furent entrepris au début du XIX^{ème} siècle avec la canalisation de la rivière et ses barrages éclusés. En 1880, le mouillage fut porté à 2,20 mètres tandis qu'en 1886 commença la construction des barrages mobiles et des « petites écluses » de 125 m x 12 m x 2,50 m. Ces ouvrages existent encore.

La construction des grandes écluses (185 m x 12 m x 4 m) a été réalisée entre 1972-1976 à l'époque où le chenal commença à être approfondi entre Conflans-Sainte-Honorine et Creil pour porter le mouillage à 4 m, aménagement interrompu en 1975 avec le premier choc pétrolier.

Des travaux de Mise au Gabarit Européen Vb de l'Oise, en aval de Compiègne, ont été engagés au début des années 1970. Ils ont consisté en l'aménagement du chenal par dragage et rescindements de berges. Cette opération a commencé en 1972 par le bief d'Andrézy et a été poursuivie jusqu'en 1975 sur les trois biefs suivants : Pontoise, L'Isle-Adam, Boran ainsi qu'une partie du bief de Creil. Ces travaux ont ensuite été interrompus pour des raisons économiques. Ainsi, les aménagements prévus n'ont été réalisés que sur la section comprise entre Nogent-sur-Oise et Conflans-Sainte-Honorine.

Depuis ces travaux, les caractéristiques de l'itinéraire n'ont pas été modifiées. On distingue donc :
 l'Oise aval, de Conflans-Sainte-Honorine à l'écluse de Creil, au mouillage garanti et entretenu de 3,40 mètres. Des travaux de dragage sont réalisés depuis 2008 pour retrouver le mouillage garanti de 4 mètres ;
 l'Oise amont, de l'écluse de Creil au pont ferroviaire de Compiègne (périmètre de MAGEO), au mouillage garanti de 2,90 mètres.

d) Le maître d'ouvrage

Créé en 1991 pour relancer la politique fluviale française, Voies navigables de France constitue le service public unifié de la voie d'eau. Depuis 2012, son statut d'établissement public administratif placé sous la tutelle du Ministère de la Transition écologique lui permet de rassembler l'ensemble des compétences et expertises fluviales.

e) Caractéristiques du projet, périmètre et tracé

Le projet MAGEO s'étend sur 42 kilomètres, depuis le pont SNCF de Compiègne jusqu'à l'écluse de Creil . Il traverse 22 communes dans le département de l'Oise .

Les critères de navigabilité du secteur Creil-Compiègne reposent sur le passage de convois poussés de classe Vb, équivalents à 180 m de long et 11,40 m de large. Conformément aux engagements formulés par VNF à l'issue de la concertation de 1997-1998, les écluses et ponts entre Compiègne et Creil ne seront pas modifiés .

L'adaptation du projet au contexte environnemental, agricole et urbain est un enjeu tout aussi fondamental. L'aire d'étude a fait l'objet d'une approche méthodique des continuités écologiques forestières et du corridor écologique naturel de la vallée de l'Oise (faune et flore). La restructuration des berges ne servira pas seulement au maintien du chenal de navigation : elle devra préserver voire améliorer la qualité paysagère et écologique des lieux .

Les activités économiques, agricoles, touristiques ou de loisirs seront maintenues au maximum. Dans les secteurs urbanisés, le projet MAGEO est conçu pour maintenir le bâti et prémunir les lieux de vie contre les risques d'inondation. De même, le périmètre du projet inclut des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et des plans de prévention des risques technologiques (PPRT) . Le projet MAGEO en tient compte, en phase travaux comme en phase d'exploitation .

Le linéaire du projet se situe au niveau de 4 biefs navigables délimités par des barrages-écluses :

- entre Janville et Venette (7,8 km, dont 2,2 km dans le cadre du projet MAGEO) ;
- entre Venette et Verberie (13 km) ;
- entre Verberie et le hameau de Sarron à Pont-Sainte-Maxence (11,1 km) ;
- entre Sarron et l'écluse de Creil (15,7 km) .

Lors des études préliminaires, le linéaire a été découpé en 15 tronçons . Jusqu'à trois variantes ont été définies sur chacun de ces tronçons, chacune considérant à des degrés différents les critères de navigation, les impacts sur la rivière et les nécessités de la manœuvre. Ces propositions ont donné lieu à une analyse multicritères incluant éléments urbains et industriels, bâti, équipements de loisirs, projets de développement économique, infrastructures et réseaux, boisements, agriculture, patrimoine culturel, risques naturels... Cette analyse a permis d'aboutir sur un tracé de moindre impact .

Les études d'avant-projet ont permis de faire évoluer le tracé conformément aux avis exprimés durant la phase de concertation avec garant (2012) et dans le cadre de la concertation continue .

Les aménagements complémentaires :

Un site de compensation des crues à Verneuil-en-Halatte

Hors périodes de crues, les niveaux de retenue normale dans l'Oise seront inchangés entre la situation actuelle et l'état projet, notamment grâce à l'action de régulation des barrages. En période de crue, l'approfondissement de l'Oise aura un effet positif en amont de Creil, entraînant une diminution des risques d'inondation. Enfin, à l'aval de Creil, la réalisation d'un ouvrage de compensation à Verneuil-en-Halatte garantira la neutralité hydraulique, c'est-à-dire un écoulement inchangé des eaux.

Un méandre de l'Oise actuellement occupé par des étangs sera séparé de la rivière par la création d'une digue ceinture et d'une digue amont et aval. Ce site, composé de 8 étangs, sera alimenté par la création d'un chenal d'amenée en amont. Le volume d'eau accumulé en période de crue sera vidangé par gravité, via un fossé existant, après le passage de la crue. L'augmentation de la capacité de stockage des étangs sera assurée par l'abaissement de leur niveau d'eau avant la période de crue et par une pré-vidange supplémentaire à l'annonce de la crue. Au total, ce site permettra de stocker jusqu'à 3,5 millions de m³ d'eau pour une crue centennale.

L'approfondissement du chenal de navigation de l'Oise aura un effet positif sur les risques d'inondation en amont de Creil. Le site de compensation des crues prévu à Verneuil-en-Halatte permettra de garantir la neutralité hydraulique en aval du projet. Les travaux d'aménagement de MAGEO débiteront par la création de ce site .

L'aménagement des berges

S'il vise en priorité à promouvoir le fret fluvial, MAGEO est aussi un projet pour le territoire et ses habitants . Au même titre que le site de compensation des crues de Verneuil-en-Halatte, les interventions sur les berges prévoient un volet paysager et écologique. Ces aménagements sont l'occasion d'ouvrir le projet aux riverains et aux activités de promenade, d'observation, de pêche... Essentiellement localisés le long des berges rescindées (sur 30 km), deux grands types d'aménagements sont prévus :

- *La reconstitution des berges* se fera par adoucissement des pentes. Les techniques de génie végétal seront privilégiées : les végétaux seront utilisés comme de véritables éléments de construction. Composées d'espèces indigènes, les arbres, arbustes ou herbacés forment une protection vivante et suffisamment compacte pour résister à l'érosion. Leur capacité à produire un réseau important de racines fait des saules des alliés de premier choix. Ce type de reconstitution sera appliqué dans 70 % des cas .

- *Des améliorations spécifiques* seront proposées à l'intersection des berges rescindées et des cheminements pédestres de l'Oise. Regroupés sous l'appellation « Découverte de la nature », ces projets spécifiques sont en cours de discussion avec les collectivités.

Ils concernent à ce stade :

- un îlot de nature à Compiègne ;
- un chemin suspendu du Clos des Roses à Compiègne ;
- un observatoire du Grand Peuple à Armancourt ;
- des planches d'exploration à Verberie ;
- des pontons à Pont-Sainte-Maxence (hameau de Sarron) ;
- une halte du stade à Pont-Sainte-Maxence ;
- un observatoire à Brenouille ;
- une promenade sur le quai Jules Michelet à Creil .

Les aménagements des sites à fort potentiel paysager et écologique trouvent naturellement leur place sur les zones de hauts-fonds, où la profondeur de la rivière est faible. Il s'agit de La Croix-Saint-Ouen, de l'île du Grand Peuple, de l'Épinette, de Verberie et du Hameau de Sarron .

f) Justification du projet

MAGEO consiste à aménager la rivière Oise sur 42 km, entre Compiègne et Creil, dans le but de pouvoir accueillir des bateaux de gabarit européen Vb capables d'emporter jusqu'à 4 400 tonnes de fret, en permettant notamment les convois à deux couches de conteneurs. Intégré à la liaison Seine-Escaut, le projet repose sur deux opérations principales :

- *l'approfondissement du chenal de navigation* jusqu'à 4 mètres (contre 3 actuellement), par des opérations de dragage et d'approfondissement du lit de la rivière ;
- *la modification de certaines courbes de la rivière* par le rescindement des berges pour faciliter la circulation et la manœuvre des bateaux de 180 mètres de long par 11,40 mètres de large .

Pour assurer la continuité de la navigation des bateaux à grand gabarit du Havre au nord de l'Europe, en passant par Rouen, Paris, Dunkerque..., soit sur l'ensemble de la liaison Seine-Escaut, la réalisation complète de cette nouvelle route fluviale nécessite :

- la réalisation du canal Seine-Nord Europe (entre Compiègne et Cambrai) ;
- l'aménagement de certains secteurs en France, en Flandre et en Wallonie : la Seine (de Bray-sur-Seine à Nogent-sur-Seine), l'Oise (projet MAGEO), la Deûle, la Lys mitoyenne, le canal Condé-Pommerœul... ;
- le renouvellement et l'aménagement de nombreux ouvrages et équipements de navigation (barrages, ponts, écluses, signalisation...) ;
- la reconstruction de certains ouvrages (pont-rail à Mours) .

La voie d'eau répond au modèle de développement durable que les Européens souhaitent construire :

- Avec la massification des emports, la baisse du coût d'acheminement rend le transport fluvial de marchandises particulièrement compétitif
- L'intérêt économique se double d'un avantage environnemental : un convoi fluvial émet jusqu'à 5 fois moins de CO2 que le transport routier pour une tonne transportée
- La mise en service du projet MAGEO et du canal Seine-Nord Europe accélérera le report modal et libérera, à horizon 2030, le réseau routier de 35 000 camions chaque année .

La liaison Seine-Escaut répond aux enjeux des territoires traversés :

Augmenter le trafic sur l'Oise et développer l'économie locale et régionale

Dès la phase travaux, l'augmentation du trafic participera au développement de l'économie locale et régionale. Avec l'augmentation des volumes transportables, les filières traditionnellement utilisatrices de la voie d'eau (matériaux de construction, produits agricoles et produits conteneurisés) verront s'ouvrir de nouvelles perspectives.

Les entreprises logistiques bénéficieront d'un accès facilité aux ports normands (Rouen, Le Havre) et nord-européens (Dunkerque, Anvers...). Les marchés du recyclage et de la construction disposeront, quant à eux, d'un débouché direct vers l'agglomération parisienne.

Pour anticiper l'augmentation de l'activité, une plateforme multimodale a été aménagée à Longueil-Sainte-Marie. Ce port se compose depuis 2015 d'un **terminal à conteneurs** et d'un **terminal à granulats** et depuis juin 2020 d'un **terminal à métaux**. Il est positionné à proximité de l'autoroute A1, du pôle économique de Paris-Charles-de-Gaulle, du parc logistique Paris-Oise. La plateforme de Longueil-Sainte-Marie s'articule pleinement avec les ports intérieurs du canal Seine-Nord Europe (Noyon, Nesle, Cambrai-Marquion, Péronne).

Valoriser l'environnement

Entre Creil et Compiègne, l'Oise se singularise par l'importance de son patrimoine historique et la qualité de ses sites paysagers et urbains. C'est pourquoi Voies Navigables de France s'est engagé dans une démarche de moindre impact environnemental. Dans certains secteurs où le tracé de la rivière sera « rescindé », la restructuration des berges fera appel aux techniques de génie végétal. Les aménagements paysagers s'accompagneront de mesures en faveur de la bio-diversité, comme la création de cinq zones de hauts-fonds qui favoriseront la reproduction de la faune piscicole ainsi que la présence de milieux humides diversifiés.

La conception du projet vise aussi à concilier les différents usages de l'eau. MAGEO est ainsi l'occasion de favoriser la redécouverte de la rivière via des activités touristiques et de loisirs. Croisières, nautisme et parcours pédestres sont envisagés.

Diminuer les risques d'inondation

La gestion hydraulique fait partie intégrante du projet MAGEO. Hors périodes de crues, les niveaux de retenue normale dans l'Oise seront inchangés entre la situation actuelle et l'état projet, notamment grâce à l'action de régulation des barrages. En période de crue, l'approfondissement de l'Oise aura un effet positif en amont de Creil, entraînant une diminution des risques d'inondation. Enfin, à l'aval de Creil, la réalisation d'un ouvrage de compensation à Verneuil-en-Halatte garantira la neutralité hydraulique, c'est-à-dire un écoulement inchangé des eaux.

Par ailleurs, le projet MAGEO prévoit une adaptation du site d'écrêtement des crues existant à Longueil-Sainte-Marie, afin de lui permettre de conserver son volume de stockage et ses fonctionnalités.

g) La concertation

Imaginé dès les années 1970, la mise au gabarit européen de l'Oise a donné lieu à de nombreuses phases d'études, de dialogue et d'évolutions techniques.

L'Oise a été aménagée pour la navigation fluviale tout au long du XIXe siècle. Les travaux de mise au gabarit européen Vb en aval de Compiègne ont été engagés dans les années 1970. Ils ont concerné les biefs d'Andrézy, Pontoise, L'Isle-Adam, Boran et Creil (aménagement partiel), puis la section comprise entre Nogent-sur-Oise et Conflans-Sainte-Honorine.

De Conflans-Sainte-Honorine à l'écluse de Creil, le mouillage garanti de l'Oise est aujourd'hui de 4 m (quelques zones à 3,5 m seront draguées à 4 m avant la mise en service du projet MAGEO). Cette profondeur se limite à 2,90 m entre l'écluse de Creil et le pont ferroviaire de Compiègne. L'enjeu du projet MAGEO est, en assurant la continuité de la navigation à grand gabarit entre Le Havre, Rouen, Paris, les villes des Hauts-de-France et le nord de l'Europe, d'ouvrir une nouvelle route fluviale, à la fois compétitive et écologique.

À partir de 2011, les enseignements de la consultation, relatifs au tracé ou à la hauteur libre sous les ponts, ont été intégrés dans les études préliminaires. Des travaux complémentaires ont été consacrés à l'érosion potentielle des berges, à l'inventaire des milieux naturels, aux modèles de navigation ou encore à l'état des ouvrages existants sur la section Creil-Compiègne.

En 2014-2015, dans le cadre d'une concertation continue jalonnée de rencontres thématiques, les études d'avant-projet ont approfondi les questions de l'équilibre hydraulique, de la préservation de l'environnement, du partage

de la voie d'eau et de la conception des nouveaux profils de berges. Validées en février 2017 par le Secrétariat d'État en charge des transports, les études d'avant-projet ont ouvert la voie aux études de projet.

Les études de projet, étape décisive pour le démarrage des travaux, sont conduites par le groupe d'ingénierie ARTELIA depuis mars 2020. Elles s'appuient sur les « données d'entrée » collectées à partir de 2019 : relevés topographiques, sondages géotechniques, inspections subaquatiques, nouveaux inventaires faune-flore... Les études de projet permettront par ailleurs de nourrir l'étude d'impact et le futur dossier d'Autorisation Environnementale Unique.

1997-1998 : une première phase de consultation

Les premiers dialogues menés avec les acteurs du territoire ont permis de mesurer le fort intérêt des collectivités territoriales, acteurs économiques et associatifs du territoire en faveur de l'évolution du transport fluvial. Tirant les enseignements de ce premier rendez-vous, VNF s'est engagé à faire évoluer son projet sur plusieurs points tels que :

- la hauteur libre sous les ponts (5,25 m au lieu de 7 m) ;
- l'optimisation du tracé ;
- la modification du périmètre limité à la section comprise entre Compiègne et Creil et non plus entre Noyon et Conflans-Sainte-Honorine ;
- la prise en compte des études sur l'équilibre hydraulique ;
- la sensibilité des berges à l'érosion ;
- les estimations de trafic...

Cet engagement s'est traduit par le lancement d'une nouvelle série d'études thématiques sur la section Creil-Compiègne (étude hydraulique, diagnostic de sensibilité des berges à l'érosion, inventaires des milieux naturels, modèle de navigation, trafic local, tests de trafic, diagnostics des ouvrages d'art, etc.). Les engagements de VNF à l'issue de cette première phase de consultation ont orienté les phases d'études suivantes et de dialogue avec le public.

2011-2012 : la concertation recommandée avec garant

Dans le sillage des études préliminaires, la concertation recommandée avec garant a permis de partager le projet avec un plus large public. Le bilan de la concertation a fait ressortir 29 engagements pris par le maître d'ouvrage dans 5 domaines principaux :

- *l'environnement*, avec des précisions complémentaires sur les diagnostics et aménagements sur les berges, la réalisation d'études d'impacts sonores et la poursuite des échanges avec la profession agricole ;
- *l'hydraulique*, à travers la poursuite des études hydrauliques, la sollicitation de l'Entente Oise-Aisne comme expert indépendant, la présentation technique du site de compensation des crues, la publication des études hydrogéologiques... ;
- *la navigation*, par la réalisation d'études de trajectographie entre Conflans-Sainte-Honorine et Creil, l'identification de la localisation de l'aire de stationnement en étudiant la possibilité qu'elle soit adaptée aux bateaux transportant des matières dangereuses, la poursuite des études sur le bassin de virement à proximité des plateformes multimodales, la réalisation d'une étude d'optimisation pour faire naviguer à termes des bateaux à 3 niveaux de conteneurs... ;
- *le déroulement des travaux*, à travers le contrôle étendu des dragages, l'évacuation des matériaux en favorisant la voie d'eau, le rétablissement des voiries impactées... ;
- *le partage de la voie d'eau*, pour un partage cohérent entre transport fluvial, sports nautiques et plaisance.

DE 2012 À AUJOURD'HUI : dialogue continu et approfondissements du projet

Les échanges qui ont jalonné les études d'avant-projet ont donné lieu à la mise en place d'une concertation continue avec la création d'outils dédiés au projet (site internet, plaquette d'information) et l'organisation de rencontres ciblées sur les thèmes de l'hydraulique, l'environnement et les usages de l'eau.

Les études d'avant-projet ont été validées par le directeur général de VNF en 2015, puis par le Secrétariat d'État en charge des transports en février 2017, ouvrant la voie aux études de projet.

Dans cette perspective, VNF a souhaité partager à nouveau les caractéristiques de MAGEO en vue de l'enquête publique prévue en 2017, reportée à deux reprises dans le contexte des Assises de la mobilité et des débats parlementaires autour de la Loi d'organisation des mobilités (LOM).

L'enquête d'utilité publique n'ayant pas été organisée dans les délais prévus par le code de l'environnement (Article L121-12) VNF a consulté la Commission nationale du débat public pour savoir s'il y avait lieu de refaire une concertation préalable ou poursuivre la concertation post-concertation. Le projet n'ayant pas subi de

modifications substantielles depuis la clôture de la concertation recommandée, la CNDP a décidé lors de sa séance du 2 septembre 2020 qu'il y avait lieu de poursuivre la concertation volontaire post-concertation recommandée jusqu'à l'enquête publique sous l'égide d'un garant et a nommé M. Jean-Daniel Vazelle pour cela.

Suite donnée par Voies Navigables de France à la suite de ces concertations antérieures.

VNF indique, dans le bilan tiré de la concertation recommandée, avoir pris acte des demandes formulées durant la concertation en prenant des engagements, présentés officiellement par Jean-Baptiste Maillard, directeur interrégional du bassin de la Seine de VNF au cours de la réunion publique de clôture le 15 février 2021 à Creil. Ces engagements sont au nombre de 29 et concernent toutes les thématiques.

VNF a précisé également, que la concertation se poursuivrait jusqu'aux travaux. Dans cette optique, VNF s'est engagé à continuer cette phase de dialogue par différents moyens jusqu'à l'enquête publique et notamment que le site Internet du projet MAGEO serait actualisé par la mise en ligne de nouvelles études et d'informations relatives à l'avancement du projet.

L'engagement de publier certaines études techniques sur le site MAGEO, au fur et à mesure de leur avancement, n'a pas été réalisé. Les études de projet sont encore en cours et VNF attend leur finalisation pour les mettre en ligne.

La concertation post concertation jusqu'à l'enquête publique de 2020 à 2021.

Une interruption de plus de 3 ans étant intervenue dans la concertation sur le projet, celui-ci n'ayant pas subi de modifications par rapport au projet présenté lors des phases de concertation précédentes, le maître d'ouvrage VNF a souhaité organiser une concertation privilégiant, dans un premier temps, l'information sur le projet actuel auprès des élus des communes du département de l'Oise et des riverains de la rivière, indiquer l'avancement des études et les étapes à venir et dans un second temps, organiser des rencontres bilatérales avec les différents acteurs ciblés dans les concertations précédentes.

Le dossier qui sera mis à l'enquête publique prévue de mi-mars 2021 à mi-avril 2021 reprendra l'avant-projet préparé pour l'enquête publique qui était prévue être organisée en 2017.

Dans le dossier d'appui de la demande de VNF auprès de la CNDP de désignation d'un garant, la concertation était envisagée essentiellement pour informer, échanger et mobiliser avant l'enquête publique.

A la suite des préconisations du garant, la mise au point de l'organisation de la concertation par VNF a consisté à prévoir :

- *Trois réunions avec les élus du territoire*, suivant le découpage administratif, sous-préfecture de Creil et Senlis, sous-préfecture de Compiègne et élus du Val d'Oise. La proposition d'intégrer les élus du val d'Oise dans les réunions des élus de l'Oise, n'a pas été retenue, les préoccupations n'étant pas totalement les mêmes. Le département du Val d'Oise n'ayant pas de travaux sur le territoire, les élus étaient essentiellement concernés par la problématique hydraulique avec le risque d'augmentation des crues en aval des travaux.
- *Deux réunions publiques* envisagées à Creil et Compiègne avec la participation de tiers indépendants de VNF permettant de donner un « regard » extérieur aux présentations de VNF (regards croisés)
- *Quatre ateliers thématiques*, hydraulique, agriculture, environnement, usage de la rivière et navigation

VNF a souhaité réaliser la concertation de novembre 2020 à début février 2021 afin de permettre à la préfecture de l'Oise de programmer l'enquête publique de la déclaration d'utilité publique à la mi-mars 2021. L'autre enjeu pour VNF était de renouer au plus tôt le contact avec tous les acteurs du territoire après une longue interruption de dialogue, en dehors de rencontres ponctuelles avec quelques collectivités et autres acteurs.

La section sud du projet du canal Seine-Nord-Europe, située en prolongement nord du projet Magéo, venait de faire l'objet d'une enquête publique pour l'autorisation environnementale et le public averti (notamment associations et monde économique) attendait de connaître l'avancement du projet Magéo.

Note de la commission :

La commission, constate et regrette le décalage du lancement de l'enquête publique prévue initialement en 2017-2018. L'enquête publique est lancée aujourd'hui sur les bases de l'avant projet

de 2017 alors qu'une concertation nouvelle est engagée avec les premiers éléments des études de niveau projet, ce qui ne peut que prêter à confusion.

h) L'Oise, des aménagements multiples et complémentaires

Depuis la consultation de 1997-1998, la rivière Oise fait l'objet de trois phases d'aménagements complémentaires dans le cadre du programme interrégional d'aménagement de l'Oise (PIAO 2002-2011) :

- automatisation de 7 barrages avec, pour chacun d'eux, la création d'une passe à poissons (2004-2011), modernisation de 14 écluses de l'Oise (2003-2004), modernisation du barrage d'Andrésy (2008-2009). L'aménagement de son chenal de navigation
- dragage des bras d'aménagements aux écluses (2011-2013), dragage de la section reliant Conflans-Sainte-Honorine à Creil pour porter le mouillage à 4 m, mise au gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil (projet MAGEO).
- projet de reconstruction du pont ferroviaire de Mours, en accord avec SNCF Réseau, pour accroître la hauteur libre sous le pont et permettre ainsi le passage des unités de gabarit Vb .

i) Les financeurs

- *Les Régions Hauts-de-France et Île-de-France* participent au projet MAGEO dans le cadre des contrats de plan État-Région (CPER) 2015-2020 (les prochains CPER sont en discussion).
- *L'Union européenne* apporte une contribution importante au projet MAGEO à travers le mécanisme d'interconnexion en Europe MIE 1 2014-2020 puis MIE 2 2021-2027.
- *L'État* intervient à travers l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) chargée de répondre aux objectifs de transition énergétique (COP 21).
- *VNF* en tant que co-financeur et maître d'ouvrage de l'opération.

j) Coût et financement

Le financement du projet, d'un montant total de 341,8 M€ TTC, se décompose de la manière suivante :

- Près de 28,4 M€ TTC ont déjà été financés au titre des différents CPER et du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) ;
- Sur les 313,4 M€ TTC restant à financer (341,8-28,4), 8,8 M€ concernent la fin des études, 6,3 M€ concernent les acquisitions foncières et 298,3 M€ concernent les travaux ;
- Le prochain règlement du MIE devrait permettre un taux de cofinancement du projet par l'Union Européenne à hauteur de 50% du coût HT des travaux et des études soit un apport attendu de près de 128 M€.
- Sur les 185,4 M€ restants à financer après financement européen, l'Etat apportera 105,2 M€ et 80,2 M€ sont attendues des collectivités territoriales, sous réserve de délibérations.

Au final, la répartition du montant total du projet de 341,8M€ TTC sera la suivante :

- 138, 3 M€ de l'UE soit 40,5%
- 114, 5 M€ de l'Etat-VNF soit 33,5%
- 89 M€ des collectivités territoriales soit 26%

k) Impacts du projet

	Impact	Interactions entre les effets du projet
CLIMAT	L'impact sur le climat du projet et des travaux ne peut être évalué finement. La prise en compte de cette problématique passe par une réduction des émissions lors de la phase travaux en optimisant l'entretien des engins de chantier les déplacements des personnes et des matériaux. La phase d'exploitation de l'Oise permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre en absorbant le report du trafic routier de marchandises qui est un mode de transport plus consommateurs d'énergie et donc un émetteur plus important de gaz à effet de serre.	L'augmentation des émissions de gaz à effet de serre est en lien direct avec la qualité de l'air.
GEOLOGIE	Le projet a un impact permanent sur la géologie en raison des travaux réalisés. Néanmoins seules les couches superficielles seront impactées. Une campagne de reconnaissance du sous-sol a été menée afin de définir les caractéristiques des matériaux en place et des techniques à utiliser pour assurer la pérennité du projet.	Les déblais issus des rescindements de berges nécessitent d'être évacués. VNF privilégiera l'utilisation de la voie d'eau, cependant les déblais nécessitant d'être acheminés par camion pourraient générer de la congestion routière, augmenter les émissions de gaz à effet de serre et dégrader la qualité de l'air. Par ailleurs les impacts sur la géologie sont en interaction avec la qualité des eaux.
RELIEF / TOPOGRAPHIE	Le projet modifiera de manière permanente le relief des berges localement entre Compiègne et Creil à court et long terme	Les déblais issus des rescindements de berges nécessitant d'être évacués VNF privilégiera l'utilisation de la voie d'eau, cependant les déblais nécessitant d'être acheminés par camion pourraient générer de la congestion routière, augmenter les émissions de gaz à effet de serre et dégrader la qualité de l'air.
BERGES	Le projet ne peut se faire sans le rescindement des berges impactant ainsi à court terme la ripisylve. De plus à long terme les berges nouvelles et non modifiées seront sollicitées par un batillage plus intense en terme de fréquence puisque le trafic en nombre d'unités va plus que doubler. VNF s'engage à conforter les berges rescindées ou non qui sont identifiées comme les plus vulnérables	La reprise des berges et la nouvelle délimitation du domaine public fluvial ont un impact sur le foncier. La mise en place de berges avec des aménagements spécifiques aura un impact sur les loisirs et le tourisme.

<p>RISQUES NATURELS HORS INONDATIONS</p>	<p>Le seul risque naturel, hors inondation, qui nécessite des précautions particulières est le risque de mouvement de terrain. Ce risque a été pris en compte à différents niveaux : les berges présentant un risque d’effondrement seront consolidées ; pour les travaux réalisés à proximité de la galerie souterraine de l’Ile Maurice, un diagnostic est envisagé. Ce dernier permettra de déterminer l’étendue de la galerie et les mesures de confortement à mettre en œuvre.</p>	<p>Sans objet</p>
<p>HYDROGEOLOGIE</p>	<p>Impacts en phase travaux : - mesures d’évitement mises en place à la conception du projet - Impacts potentiels et mise en place de mesures d’évitement - impacts réels en phase travaux et mesures de réduction Impacts en phase d ‘exploitation - Impacts potentiels et mise en place de mesures d’évitement - Impacts réel et mise en place de mesures de réduction</p>	<p>Les impacts sur les eaux souterraines sont en interaction avec les impacts sur les eaux superficielles, la gestion des matériaux et les travaux concernant la restauration des milieux aquatiques (aménagement de berges, restauration de zones humides...).</p>
<p>EAUX SUPERFICIELLES</p>	<p>Impacts en phase travaux : - Impacts potentiels et mise en place de mesures d’évitement - impacts réels en phase travaux et mesures de réduction</p> <p>Impacts en phase d ‘exploitation - Impacts attendus hors période de crues - Impacts attendus en période de crues : entre Creil et Compiègne, entre Creil et la Seine , sur le site de Longueil Sainte Marie Mesures compensatoires par l’aménagement du site de Longueil Sainte Marie et le site d’écêtement des crues de Verneuil en Halatte Risques de dysfonctionnements en cas de - défaut dans la mise en œuvre des modalités de gestion du site de Verneuil en Halatte - crue exceptionnelle - rupture de digue Mise en place de mesures d’accompagnement concernant la sécurité des riverains vis à vis du risque inondation</p>	<p>Les impacts sur les eaux superficielles sont en interaction avec les impacts sur les eaux souterraines, la gestion des matériaux et les travaux concernant la restauration des milieux aquatiques</p>

<p>GESTION DES MATERIAUX ET DES SEDIMENTS</p>	<p>Impacts en phase travaux : -impacts potentiels (pollution accidentelle) et mise en place de mesures d'évitement -impacts réels au point de vue quantitatif et qualitatif et mise en place de mesures de réduction Impacts en phase fonctionnelle - impacts réels au point de vue quantitatif et qualitatif et mise en place de mesures de réduction Impacts résiduels et mesures adéquates à prendre Transport des matériaux -en phase travaux , impacts potentiels et réels et mesures d'évitement et de réduction -pas d'impact en phase fonctionnelle</p>	<p>Les impacts sur les sédiments sont en interaction avec les impacts sur les eaux souterraines les eaux superficielles et les travaux concernant la restauration des milieux aquatiques</p>
<p>MILIEU NATUREL</p>	<p>Le projet MAGEO n'engendre aucun impact direct sur les zonages réglementaires du patrimoine naturel. Toutefois quatre ENS sont impactés sur de faibles surfaces</p>	<p>Les impacts sur les berges, les eaux souterraines et les eaux superficielles sont en interaction avec des impacts sur le milieu naturel en raison de la restauration des milieux aquatiques (aménagement de berges restauration de zone humide)</p>
<p>PAYSAGE</p>	<p>Le projet en lui-même constitue un enjeu paysager. La notion de paysage a été prise en compte dès la conception du projet par la proposition d'aménagement en lien avec la vallée de l'Oise sur les sites à forts potentiels paysagers.</p>	<p>Les impacts du projet sur le paysage sont en interaction avec tous les grands milieux physiques naturels et humains. Les aménagements proposés améliorent la qualité des sites et proposent des circuits de détente, de promenade ou encore des points de vue et d'observation de la nature ,des pontons de pêche. Ils sont donc susceptibles d'amener un flux de personnes sur les lieux ,qui a donc un impact sur la socio-économie</p>
<p>PATRIMOINE CULTUREL</p>	<p>Les bords de l'Oise présentent de nombreux monuments historiques et sites ainsi qu'une ZPPAUP au niveau de Compiègne. Les travaux modifieront la perception du patrimoine et éventuellement sa visibilité depuis l'Oise. Les administrations compétentes seront consultées notamment au moment des demandes d'autorisation ou déclaration préalable nécessaire</p>	<p>La découverte de vestiges engendre un impact positif vis-à-vis de la connaissance et de la culture mais engendre un impact négatif sur la durée des travaux. Les impacts sur le patrimoine historique sont liés à la gestion du chantier (aspect visuel)</p>
<p>ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET OCCUPATION DU SOL</p>	<p>Les travaux liés au projet MAGEO modifieront l'occupation du sol</p>	<p>La modification de l'occupation du sol et notamment la perte de surface liée à certaines activités économiques peut influencer sur les emplois liés à celles-ci. La modification de l'occupation du sol engendre la modification des documents d'urbanisme.</p>

URBANISATION	Une analyse des documents d'urbanisme réglementaire est nécessaire, notamment pour la compatibilité du projet avec l'affectation des sols et son articulation avec les documents de planifications environnementales.	La mise en place du projet MAGEO va générer la création d'emplois.
FONCIER, BATI ET POPULATION RIVERAINE	Des bâtis et des habitations situés en bord de l'Oise sont impactés par le projet.	Les impacts sur la population sont en lien avec les thématiques liées au cadre de la vie et la santé, les infrastructures et la circulation, le paysage.
ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES	L'impact du projet que les terres et l'activité agricole est important en raison de l'occupation du sol des bords de l'Oise, tournée essentiellement vers l'agriculture. Le Maître d'ouvrage s'engage à poursuivre la concertation avec les représentants du monde agricole afin de prendre des mesures adaptées au cas par cas, et à chaque étape du projet. L'impact du projet sur la sylviculture est moindre. Concernant les activités commerciales et industrielles, d'une manière générale, les impacts sont positifs en raison de la création d'emplois que le projet va générer, tant durant la phase travaux de façon temporaire que durant la phase d'exploitation, d'une façon plus durable. De plus, le projet va renforcer avec les plateformes portuaires, l'attractivité des bords de l'Oise pour certaines activités dont les activités de logistiques.	Interactions entre les effets du projet : Les impacts sur l'activité agricole sont en lien avec la socio-économie de la région. Les impacts sur la sylviculture sont en lien avec la socio-économie de la région. Les impacts sur les activités commerciales et industrielles sont en lien avec le trafic de marchandise généré et permis par le projet
TOURISME FLUVIAL	Le projet, lié intrinsèquement à un usage du cours de l'Oise, génère des impacts sur les autres usages de la voie d'eau.	Les impacts sur le tourisme fluvial peuvent avoir une répercussion sur l'économie du territoire.
LIAISONS DOUCES	Le projet, dont les principaux travaux concernent les berges actuelles du cours de l'Oise, génère des impacts sur les liaisons douces également situées sur les bords de l'Oise	Les impacts sur les liaisons douces sont en interaction avec les aménagements paysagers mis en place dans le cadre du projet ,les loisirs et les infrastructures
LOISIRS	Le projet, lié intrinsèquement à un usage du cours de l'Oise, génère des impacts sur les autres usages de la voie d'eau.	Les impacts sur la pêche sont en interaction avec la qualité des eaux, le paysage et les autres loisirs, ainsi qu'avec le milieu naturel (faune piscicole, frayères).
RISQUES TECHNOLOGIQUES	Le projet est compatible avec les PPRT concernés par les travaux.	Les risques technologiques sont en lien avec les activités industrielles et avec les infrastructures de déplacements.
SITES ET SOLS POLLUÉS	Trois sites sont recensés au niveau des berges devant être rescindées dans le cadre du projet.	La présence et les impacts potentiels liés à la présence de ces sites sont en interaction avec la gestion des déblais dans le cadre des rescindement de berges.

RÉSEAUX ET SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE	De nombreux réseaux sont présents dans le secteur du projet. Celui-ci va engendrer des interventions lourdes. Les travaux de déplacements seront effectués par les concessionnaires. Des contacts ont d'ores et déjà été pris pour évaluer les impacts et la nature des travaux à mener. Les servitudes existantes seront maintenues.	L'intervention sur les réseaux entraînera potentiellement des impacts sur la circulation (cheminements piétons et circulation routière). Les servitudes en présence sont en lien avec les différentes thématiques liées à la protection des ressources naturelles et des biens matériels, au patrimoine historique et paysager, aux infrastructures de transport, aux risques naturels et technologiques
SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DE CIRULATION	Le projet génère des impacts sur les voiries de bords de l'Oise ainsi que sur des quais et des ports. Toutefois, toutes les voiries impactées seront rétablies et les quais et ports seront reconstruits voire réaménagés. Concernant le trafic, le projet permet d'améliorer les conditions de navigation et ainsi génère une augmentation du trafic de vrac et de conteneurs sur voie d'eau.	La thématique transport est en lien avec la population et les activités économiques. Elle est liée à la présence de l'Oise pour le transport fluvial. Les impacts du projet sur les infrastructures seront en interaction avec les impacts sur le cadre de vie et la population.
ENVIRONNEMENT SONORE	Le projet engendrera la mise en place de protection de façades de 16 habitations.	Le bruit est en interaction avec les impacts liés à l'augmentation du trafic fluvial permis et générés par le projet.
QUALITÉ DE L'AIR	La nature du projet visant à permettre de permettre la navigation de bateaux de gabarit Vb pouvant transporter un tonnage de marchandises plus important qu'à l'heure actuelle, sera de nature à diminuer l'émission de gaz à effets de serre. Il s'inscrit dans une démarche de réduction des gaz à effets de serre	Les effets sur la qualité de l'air est en interaction avec le trafic généré sur l'Oise mais également avec le report modal engendré par le projet.
VIBRATIONS	Les impacts liés aux vibrations se feront ressentir essentiellement en phase travaux. En phase fonctionnelle, l'impact peut être considéré comme négligeable.	Les impacts sont en interactions avec la population riveraine qui pourra ressentir une gêne et sur les constructions
AMBIANCE LUMINEUSE	L'impact lié aux émissions lumineuses est jugé faible.	Les impacts sont liés à la présence de riverains sur les bords de l'Oise.
ODEURS ET FUMÉES	Le projet en phase fonctionnelle n'est pas de nature à générer des émissions d'odeurs et fumées supplémentaires significatives par rapport à la situation actuelle.	Les émissions d'odeurs et de fumées sont en interaction avec les trafics générés par le projet et les populations riveraines.
SANTE	Compte tenu de la nature des travaux et du projet, des aménagements et des mesures de protections mises en place en phase travaux (écrans acoustiques...), l'impact du projet sur la santé, par l'intermédiaire de la pollution de l'air, de l'eau, du sol, des nuisances sonores et vibratoires, peut être considéré comme nul.	

l) Raisons juridiques de la soumission du projet à l'enquête publique

Le schéma ci-après présente les objets de l'enquête publique du projet MAGEO :

- Déclaration d'utilité publique tenant lieu de déclaration de projet des travaux MAGEO
- *permettre le recours à la procédure d'expropriation pour maîtrise foncière.*
- Etude d'impact portant évaluation des incidences Natura 2000 des travaux MAGEO
- *permettre la reconnaissance d'intérêt général des aménagements concernés en tant que projet susceptible d'affecter l'environnement.*
- Mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Armancourt, Compiègne, Creil, Houdancourt, Jaux, Le Meux, Rhuis, Verberie, Verneuil-en-Halatte, Brenouille, Lacroix-Saint-Ouen, Longueil-Sainte-Marie, Margny-Lès-Compiègne, Montataire, Pontpoint, Pont-Sainte-Maxence, Venette, Villers-Saint-Paul, Nogent sur Oise
- *permettre de rendre compatible le projet MAGEO avec les documents d'urbanisme des communes concernées.*

m) Cadre juridique

La présente enquête publique est régie par les textes suivants :

Le code de l'environnement, et notamment :

- art. L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-24 relatifs aux enquêtes publiques ;
- art. L.122-1 à L.122-12 et R.122-1 à R.122-28 relatifs aux études d'impact ;
- art. L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 relatifs à la déclaration de projet.

Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment :

- art. L.1 et L.110-1, L.121-1 et suivants, ainsi que L.131-1.

Le code de l'urbanisme, et notamment :

- art. L.123-14 et suivants, R.123-15 et suivants.

n) Décisions susceptibles d'être prises à l'issue de l'enquête publique

La Déclaration d'Utilité Publique de l'opération sera prononcée par arrêté préfectoral, dans les conditions prévues par les articles L.121-1 et suivants du Code de l'expropriation. Elle interviendra au plus tard 12 mois après la clôture de l'enquête.

Elle portera conjointement sur :

- l'utilité publique du projet pour la mise en service de MAGEO;
- l'intérêt général des travaux réalisés dans le cadre de MAGEO ;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet.

L'acte déclarant l'utilité publique précisera le délai de validité de celle-ci, c'est-à-dire le délai pendant lequel les expropriations devront être réalisées, si nécessaires. Les effets de la Déclaration d'Utilité Publique pourront éventuellement être prorogés une fois pour une durée au plus égale à celle fixée initialement.

o) Composition du dossier soumis à enquête publique

0 Guide de lecture du dossier d'enquête - Lexique (22 pages)

- 1 Préambule
- 2 Sommaire général du dossier d'enquête publique
- 3 Présentation des pièces du dossier d'enquête publique
- 4 Contenu de l'étude d'impact
- 5 Lexique et glossaire des termes techniques

A Objet de l'enquête publique (57 pages)

- 1 Projet soumis à enquête publique
- 2 Concertation préalable

- 3 L'enquête publique
- 4 L'organisation de l'enquête publique
- 5 Décisions susceptibles d'être prises à l'issue de l'enquête publique
- 6 Procédures et décisions pouvant être prises une fois la DUP portant MECDU prise
- 7 Textes régissant la réalisation du projet de mise à grand gabarit

B Plan de situation

Plan de localisation : 7 planches

C Notice explicative (137 pages)

- 1 Rappel du contexte : intégration dans le programme global Seine-Escaut
- 2 Objectifs de l'opération MAGEO
- 3 Principaux enjeux du projet et du territoire traversé
- 4 Justification du projet
- 5 Description du projet
- 6 Organisation des travaux

D Appréciation sommaire des dépenses (9 pages)

- 1 Estimation du coût des travaux
- 2 Financement du projet

E Plan général des travaux

Emprise des travaux : 30 planches
Plan général des travaux : 15 planches

F Etude d'impact (1330 pages)

- F0 Sommaire et préambule de l'étude d'impact
- F1 et F2 résumé non technique - Description du projet
- F3a Etat initial du site et de son environnement
- F3b Atlas cartographique
- F4 analyse des effets
- F5 à F10 Autres projets variantes - Impact et évaluation du programme
- F11 Annexes

G Caractéristiques des ouvrages les plus importants (50 pages)

- 1 Ouvrages liés à la navigation
 - Aires d'attente pour les alternats
 - Aire de stationnement
 - Protection des ponts contre le choc des bateaux
- 2 Site d'écrêtement des crues de Verneuil en Halatte
 - Besoin
 - Localisation
 - Principe de fonctionnement
 - Description des ouvrages
 - Intégration paysagère du site

H Evaluation socio-économique (76 pages)

- 1 Objectif et présentation de l'étude économique et sociale
- 2 Contexte général dans lequel s'insère le projet MAGEO
- 3 Effets du projet
- 4 Bilan socio-économique
- 5 Annexes

I Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (610 pages)

- Pour chaque commune concernée (19 communes) :
- 1 Préambule et notice explicative
 - 2 Situation du projet vis-à-vis du plan d'urbanisme
 - 3 Présentation du Plan d'urbanisme dans son état actuel
 - 4 Présentation du Plan d'urbanisme dans son état futur
 - 5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité



J Bilan de la concertation (320 pages)

- 1 Commission Nationale du Débat Public (CNDP)
- 2 Concertation volontaire
- 3 Compte rendu des ateliers de travail

K Avis sur le dossier d'enquête (516 pages)

- 1 Avis de l'autorité Environnementale sur les études
- 2 Mémoire en réponse de l'Autorité Environnementale
- 3 Avis du Commissariat Général de l'Investissement
- 4 Avis de l'autorité environnementale sur les mises en compatibilité des documents d'urbanisme
- 5 Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint par les personnes publiques associées
- 6 Avis de France Domaine

Analyse de la commission d'enquête :

Le dossier est complet, très volumineux et permet, sous réserve d'y consacrer un temps conséquent, de bien appréhender le projet envisagé et ses impacts.

S'agissant d'un dossier de niveau avant projet permettant de déclarer le dossier d'utilité publique, de nombreux points restent à préciser, ce qui devra être fait lors de la prochaine étape conduisant à l'enquête d'autorisation environnementale.

Le public a donc tous les éléments pour se faire une première idée sur ce projet étant précisé que la concertation s'est poursuivie pendant cette EP, VNF apportant des précisions supplémentaires résultant des études "projet" engagées.

II Organisation et déroulement de l'enquête

a) Organisation administrative de l'enquête

Par décision en date du 19 janvier 2021, Madame la Présidente du Tribunal Administratif d'Amiens, a désigné la commission d'enquête chargée de conduire l'enquête publique unique relative à la procédure d'utilité publique du projet MAGEO entraînant la mise en compatibilité de Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). La commission d'enquête est ainsi composée :

Michel MARSEILLE, président
Alain GIAROLI, membre
Régis BAY, membre

A noter qu'une décision du 6 septembre 2018, n° E18000142/80, avait désigné pour ce projet une commission d'enquête comprenant Michel Marseille, président, et comme membres de la commission Alain Giaroli et Anne Marie Farvaques. VNF a demandé le 26 octobre 2018 le report de la procédure à une date indéterminée, Madame Anne Marie Farvaques ne figurant plus sur les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur, une nouvelle décision a été prise portant le n° E21000015/80.

L'arrêté en date du 23 février 2021 de Madame la Préfète de l'Oise a fixé les modalités de l'enquête publique qui se déroulera du samedi 27 mars au jeudi 29 avril 2021 soit pendant une durée de 34 jours.

Cet arrêté dispose en outre :

Publicité de l'enquête publique

Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête est publié par les soins de la Préfecture, aux frais de VNF, quinze jours au moins avant le début de l'enquête publique et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département de l'Oise et deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département du Val d'Oise.

Cet avis est apposé quinze jours au moins avant le début de l'enquête publique, soit au plus tard le 11 mars 2021, et pendant toute la durée de celle-ci, aux lieux habituels d'affichage des mairies des communes d'Armancourt, Beaurepaire, Brenouille, Compiègne, Creil, Houdancourt, Jaux, La Croix-Saint-Ouen, Le Meux, Longueil-Sainte-Marie, Margny-lès-Compiègne, Montataire, Nogent-sur-Oise, Pontpoint, Pont-Sainte-Maxence, Rhuis, Rieux, Rivecourt, Venette, Verberie, Verneuil-en-Halatte, Villers-Saint-Paul. Il est justifié de l'accomplissement de cette formalité par un certificat d'affichage renseigné par les maires de ces communes.

Il est procédé par VNF à l'affichage du même avis et dans les mêmes délais sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Les affiches portant cet avis doivent être visibles et lisibles depuis la voie publique et être conformes aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté ministériel du 24 avril 2012.

Cet avis est également mis en ligne sur le site Internet des services de l'État dans l'Oise: www.oise.gouv.fr (rubrique publications ~ publications légales ~ enquêtes publiques).

Consultation du dossier

Pendant la durée de l'enquête, le dossier peut être consulté par le public, sur support papier, dans les mairies des communes d'Armancourt, Compiègne, Creil, Verneuil-en-Halatte, sur support papier et en version numérique dans la commune de Pont-Sainte-Maxence, et en version numérique dans les mairies des communes de Jaux, Pontpoint, Verberie. Il est aussi consultable sur support papier et numérique à la Préfecture de l'Oise, Direction des collectivités locales et des élections, 1 place de la préfecture, 60022 Beauvais Cedex.

Le dossier est également mis en ligne et téléchargeable pendant toute la durée de l'enquête sur le site Internet des services de l'Etat dans l'Oise : www.oise.gouv.fr (rubrique publications ~ publications légales ~ enquêtes publiques).

Il peut être aussi consulté sur le site internet à l'adresse suivante : <http://mageo.enquetepublique.net>

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier auprès de la Préfète de l'Oise dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique.

Observations du public

Dans les mairies d'Armancourt, Compiègne, Creil, Verneuil-en-Halatte, Pont-Sainte-Maxence, Jaux, Pontpoint, Verberie, un registre d'enquête est mis à la disposition du public afin de recueillir ses observations et propositions. Ce registre est composé de feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le président de la commission d'enquête.

Un registre dématérialisé est également mis à disposition du public sur le site

<http://mageo.enquetepublique.net>

Les observations et propositions du public peuvent être également adressées par voie postale au commissaire enquêteur avant la fin de l'enquête au siège de l'enquête, ainsi que par voie électronique à l'adresse suivante : mageo@enquetepublique.net

Les observations transmises par voie postale sont annexées au registre du siège de l'enquête.

Les observations et propositions déposées de manière électronique sont consultables par le public sur le registre dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête.

Les observations et propositions du public sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Pont-Sainte-Maxence (7 place Pierre Mendès France 60700), où la commission d'enquête sera domiciliée pour les besoins de celle-ci.

Elle reçoit, représentée par l'un de ses membres, les observations du public, en mairie, selon les dates et lieux indiquées ci-dessous :

Lieux de permanences	Dates	Horaires
Pont st Maxence	samedi 27 mars	9h00 à 11h30
Armancourt	Mardi 30 mars	16h00 à 18h00
Compiègne	mercredi 31 mars	14h30 à 17h00
Pontpoint	mercredi 7 avril	15h00 à 17h30
Verneuil en Halatte	samedi 10 avril	9h00 à 11h30
Armancourt	vendredi 16 avril	16h00 à 18h00
Creil	samedi 17 avril	9h30 à 11h30
Verneuil en Halatte	mardi 20 avril	14h30 à 17h00
Compiègne	vendredi 23 avril	14h30 à 17h00
Verberie	samedi 24 avril	9h00 à 11h30
Jaux	mardi 27 avril	16h00 à 18h30
Pont st Maxence	jeudi 29 avril	14h30 à 17h00

Le président de la commission d'enquête peut auditionner toute personne qu'il lui paraît utile de consulter afin de compléter son information sur le projet.

Mesures sanitaires

Toutes les mesures sanitaires doivent être mises en place par les mairies pour assurer l'accueil du public. Il est recommandé de mettre à la disposition de la commission d'enquête une pièce pouvant être aérée à intervalles réguliers, de prévoir l'organisation de la file d'attente et du filtrage pendant les permanences en respectant les mesures barrières : distanciation d'un mètre au minimum, port du masque, mise à disposition de gel hydro alcoolique, de gants etc.

L'avis publié invite les personnes à privilégier la consultation du dossier sur les sites internet et le dépôt des observations par voie électronique ou par courrier, et à venir, le cas échéant, munies de leur stylo.

La publicité relative à cette enquête a été réalisée par divers moyens :

Par voie d'affichage :

- *En mairie* : conformément à l'arrêté préfectoral, un affichage de l'avis d'enquête a été réalisé dans toutes les mairies concernées par le projet.
- *Sur les lieux du projet* : le pétitionnaire a fait procéder à la mise en place d'un affichage de l'avis d'enquête, placé à l'entrée des voies menant aux sections de l'Oise concernées par des travaux (160 panneaux ont été apposés).

Par annonces légales :

Conformément à la réglementation, ces annonces ont été faites avec indication de la durée de l'enquête et des horaires des permanences dans les journaux suivants :

- le Courrier Picard : 9 et 30 mars 2021
- le Parisien, éditions de l'Oise et du Val d'Oise : 9 et 30 mars 2021
- Gazette du val d'Oise : 10 et 31 mars 2021
- Les échos : 9 mars 2021
- Aujourd'hui en France : 9 mars 2021

Par la mise en ligne des documents sur internet :

L'avis d'enquête publique ainsi que l'intégralité des pièces du dossier ont été mis en ligne sur les sites internet:
<http://mageo.enquetepublique.net>
www.oise.gouv.fr (rubrique publications - publications légales - enquêtes publiques)

Le public a ainsi eu la possibilité de prendre connaissance de l'intégralité du dossier soumis à l'enquête publique sans avoir besoin de se rendre physiquement en mairie.

b) Déroulement de l'enquête

L'enquête publique relative à la déclaration d'Utilité Publique du projet de Mise au Gabarit Européen de l'Oise entre Creil et Compiègne emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme s'est déroulée du 27 mars au 29 avril 2021 inclus.

De l'enquête publique il convient de retenir :

Ambiance générale : Bonne participation du public à chaque permanence sauf lors la permanence du 31 mars à Compiègne pendant laquelle aucune visite n'a été constatée. Le dossier étant volumineux, le public est d'abord venu s'informer pour connaître les dispositions générales du projet et les dispositions applicables à leur commune, leur activité ou leur propriété.

Observations formulées : 111 contributions au total, ramenées à 105 en ôtant les doublons

Favorables explicites : 27 dont 13 émanant de la profession ou ayant des liens directs avec la voie d'eau

Défavorables explicites : 11, raisons évoquées : destruction de l'environnement, projet absurde, impacts sur la commune de Jaux, craintes de pollution

Autres : Remarques, questionnements

Activités par lieu de permanence :

Lieux	Date des permanences	Nb de visites	Nb de contributions sur registre
Pont Sainte Maxence	Sa 27 mars Je 29 avril	10 8	9
Armancourt	Ma 30 mars Ve 16 avril	4 8	1
Compiègne	Me 31 mars Ve 23 avril	0 3	4
Pontpoint	Me 7 avril	10	11
Verneuil en Halatte	Sa 10 avril Ma 20 avril	7 5	5
Creil	Sa 17 avril	8	3
Jaux	Ma 27 avril	6	7
Verberie	Sa 24 avril	10	7
	Total	34	47

- **Mobilisation du public** : 34 personnes rencontrées par les membres de la commission d'enquête pendant les permanences.

- **Mobilisation des élus** : Pratiquement tous les élus des communes concernées par le projet se sont exprimés.

Les contributions sont nombreuses, volumineuses et argumentées.

- **Observations et remarques du public** :

64 remarques inscrites en "distanciel" sur le registre dématérialisé, représentant plus de 70 pages de retranscription.

47 remarques en "présentiel" inscrites sur les registres déposés en mairie de Armancourt, Compiègne, Creil, Jaux, Pont Sainte Maxence, Verberie et Verneuil en Halatte, représentant plus de 130 pages de contributions.

Les observations ont été regroupées par thématique : Concertation et engagements, Préservation des milieux, Les berges, Sédiments et déblais, DAE et projet, Compensations, Usage de l'eau, Points particuliers, Chantier, Nuisances, Financier.

Le PV des observations a été adressé à VNF le 6 mai. Compte tenu, du nombre de remarques et du volume, (près de 200 pages de contribution), du calendrier des congés du mois de mai, VNF a souhaité disposer d'un temps supplémentaire pour produire son mémoire en réponse afin d'apporter les éléments les plus complets possibles. La commission a bien évidemment à ce souhait, précisant que de son côté, elle produirait son rapport et ses conclusions dans le délai de 15 jours à compter de la réception du mémoire en réponse.

Le PV des observations figure en annexe.

III Avis des services, des personnes publiques associées ; observations du public

a) Avis délibéré de l'autorité environnementale (conseil général de l'environnement et du développement durable) : 13 septembre 2017

Synthèse de l'avis

Le projet de mise au gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil (MAGEO), sous maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France (VNF) s'inscrit dans un cadre complexe, en lien notamment avec plusieurs programmes d'aménagement, en cours ou à venir. Il constitue un secteur de la liaison fluviale à gabarit européen Seine-Escaut destinée à relier le bassin de la Seine au bassin de l'Escaut. Au sein de cette liaison, le tracé concerné par le projet représente un linéaire de 42 km et traverse 22 communes du département de l'Oise.

Le projet prévoit principalement l'approfondissement du chenal de navigation par dragage pour garantir un mouillage de 4 m, et la modification du tracé du cours d'eau actuel (rescindement) dans certains secteurs afin d'aménager un chenal de navigation compatible avec les bateaux attendus. Il inclut également la réalisation d'un site, situé à Verneuil-en-Halatte, visant à l'écrêtement des crues de l'Oise.

Pour l'Ae, 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. La préservation du patrimoine, le paysage et les nuisances sonores constituent également des enjeux importants.

L'étude d'impact est d'une qualité très inégale, certaines thématiques étant particulièrement bien traitées (notamment en ce qui concerne les impacts sur les berges, les captages d'alimentation en eau potable), là où d'autres parties du dossier présentent au contraire des insuffisances importantes (risque d'inondation, études acoustiques, analyse socio-économique notamment), rendant difficile la bonne appropriation des enjeux par le public.

L'Ae recommande principalement :

- *de considérer que les opérations de dragage d'entretien déjà réalisées entre Conflans-Sainte-Honorine et Creil et la reconstruction du Pont ferroviaire de Mours forment un programme de travaux, au sens du code de l'environnement, avec MAGEO, et de mieux justifier et de compléter la liste des projets de la liaison Seine-Escaut à prendre en compte dans l'appréciation globale des impacts du programme ;*
- *de développer l'analyse des variantes relative au tirant d'air et à la capacité d'emport de conteneurs, et de mieux expliciter les raisons, notamment environnementales, du choix de la variante retenue, en particulier au regard des conclusions de la concertation du public ;*
- *de présenter de manière plus détaillée les résultats des études menées sur la caractérisation des sédiments qui seront dragués, afin de permettre de comprendre leur répartition dans les différentes classes de qualité, de visualiser les secteurs concernés par des sédiments potentiellement contaminés, et d'identifier, le cas échéant, la nature des contaminations ;*
- *de présenter de manière claire et homogène les impacts hydrauliques du projet MAGEO sans réalisation du site d'écrêtement des crues de Verneuil-en-Halatte, puis de présenter les impacts hydrauliques cumulés de MAGEO et du Canal Seine-Nord Europe, d'une part en comparaison avec une première situation de référence dans laquelle aucun de ces deux aménagements n'est réalisé, d'autre part en comparaison avec une seconde situation de référence dans laquelle le Canal Seine-Nord Europe est déjà réalisé ;*
- *d'expliquer les différences observées entre l'étude d'impact et les études écologiques annexées au dossier, et d'indiquer quelles sont les données à prendre en compte pour l'analyse des impacts du projet ;*
- *de reprendre les études acoustiques pour comparer, en vue de déterminer le caractère significatif ou non des impacts du projet, la situation actuelle avec une situation « projet » où les différents projets constituant le programme de travaux « Seine Escaut » sont réalisés ; de faire porter cette étude sur l'ensemble du périmètre de la liaison Seine Escaut, en considérant des horizons de temps cohérents avec la date de mise en service prévue des projets, et d'en tirer toutes les conséquences nécessaires sur les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation à mettre en place ;*
- *de reprendre et de développer le bilan socio-économique du projet pour rendre ses résultats compréhensibles par un lecteur extérieur, en explicitant les hypothèses prises, et en expliquant les*

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et programmes de rattachement du projet

Le projet de mise au gabarit européen Vb4 de l'Oise entre Compiègne et Creil (MAGEO), sous maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France (VNF) s'inscrit dans un cadre complexe, hérité des aménagements historiques déjà effectués sur l'Oise navigable, et en lien avec plusieurs programmes d'aménagements, en cours ou à venir.

Les objectifs affichés par le maître d'ouvrage sont de :

- promouvoir le fret fluvial, la compétitivité du transport fluvial étant liée à la forte contenance des bateaux,
- augmenter le trafic sur l'Oise,
- répondre aux enjeux du territoire, notamment par le développement de l'économie régionale et locale, la valorisation de l'environnement et la diminution du risque d'inondation. »

La question de l'appartenance du projet MAGEO à un éventuel programme de travaux ou projet d'ensemble est traitée dans la partie 1.1.4.

1.1.1 Historique des aménagements sur l'Oise navigable

Les premiers aménagements significatifs de l'Oise dédiés aux transports fluviaux furent entrepris au début du XIX^{ème} siècle avec la canalisation de la rivière et la construction de ses barrages et écluses.

Des travaux de mise au gabarit européen Vb de l'Oise, en aval de Compiègne, ont été engagés au début des années 1970. Ils ont consisté en l'aménagement du chenal par dragage et en des rescindements de berges. Cette opération a commencé en 1972 et a ensuite été interrompue pour des raisons économiques. Ainsi, les aménagements prévus n'ont été réalisés que sur la section comprise entre Nogent-sur-Oise et Conflans-Sainte-Honorine. Depuis ces travaux, les caractéristiques de l'itinéraire n'ont pas été modifiées.

On distingue donc :

- l'Oise aval, de Conflans-Sainte-Honorine à l'écluse de Creil, au mouillage garanti de 3,40 mètres. Des travaux de dragage ont été réalisés entre 2008 et 2016 pour retrouver le mouillage garanti de 4 mètres ;
- l'Oise amont, du pont ferroviaire de Compiègne à l'écluse de Creil (périmètre de MAGEO), au mouillage garanti de 2,90 mètres.

1.1.2 Liaison Seine-Escaut

Le projet MAGEO s'inscrit dans le cadre plus global de la liaison fluviale à gabarit européen Vb Seine-Escaut, destinée à relier le bassin de la Seine au bassin de l'Escaut.

Le « projet de liaison européenne Seine-Escaut » comporte, selon le dossier, une quinzaine d'opérations, réparties en 5 axes :

- l'axe Canal Seine-Nord Europe, qui comprend la construction du Canal Seine-Nord Europe (CSNE), projet sur lequel l'Ae a émis l'avis n°2015-48 ;
- l'axe Vallée de l'Oise, qui comprend le présent projet MAGEO, le relèvement du pont ferroviaire de Mours, la création d'une aire de retournement au niveau de Longueil-Sainte-Marie et d'une estacade de guidage au niveau de l'écluse de Venette, ainsi qu'un dragage d'entretien à l'aval de Creil ;
- l'axe Nord Pas-de-Calais, qui comprend notamment le recalibrage de la Deûle au nord de Lille, le recalibrage de la Lys mitoyenne, la remise en navigation de Condé Pommeroeul, l'aménagement du site de Quesnoy-sur-Deûle (allongement ou doublement de l'écluse) et la restauration des défenses de berges sur le canal Dunkerque-Escaut ;
- l'axe Seine amont, qui comprend la mise au gabarit européen de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, des travaux de reconstruction d'écluses, et la reconstruction du barrage de Beaulieu ;
- l'axe Seine aval, qui comprend des travaux de restauration d'écluses et de barrages.

1.1.3 Programme d'aménagement du cours de l'Oise

Selon le dossier, le projet MAGEO fait également partie du programme d'aménagement du cours de l'Oise en trois phases, en partie déjà réalisées, et dont certaines opérations sont également constitutives de la liaison Seine-Escaut :

- phase 1 : modernisation des ouvrages de navigation situés entre Compiègne et la confluence avec la Seine à travers le programme interrégional d'aménagement de l'Oise (PIAO 2002-2011). Ces aménagements

ont porté sur le remplacement des barrages manuels de l'Oise, la modernisation de 14 écluses et du barrage d'Andrésy ;

- phase 2 : aménagement du chenal de navigation comprenant le dragage d'entretien de la section "Conflans-Sainte-Honorine à Creil" pour retrouver un mouillage de 4 mètres, dragage des bras d'amenées aux écluses (2011- 2013) et projet MAGEO ;
- phase 3 : reconstruction du pont ferroviaire de Mours, avec pour objectif « un achèvement en cohérence avec le calendrier global du Canal Seine-Nord Europe. »

1.1.4 Appartenance à un programme de travaux ou à un projet d'ensemble

De façon peu claire, le dossier considère que certaines des opérations de la liaison Seine Escaut font partie du « programme réglementaire », qui ne retient que « les projets dépendant de la réalisation du projet MAGEO ». Ainsi, il est considéré l'existence d'un programme de travaux « réglementaire » comprenant :

- le Canal Seine-Nord Europe ;
- le projet MAGEO ;
- le recalibrage de la Lys mitoyenne ;
- l'aménagement du site de Quesnoy-sur-Deûle.

Les raisons du choix d'inclure ou d'exclure les différentes opérations du « programme réglementaire » ne sont pas explicitées dans le dossier. L'Ae constate néanmoins que la partie d'analyse des impacts du programme, bien que très qualitative (voir §2.1), prend en compte l'ensemble des opérations de la liaison Seine-Escaut, qu'elles soient considérées comme faisant partie ou non du programme de travaux. Elle relève également que d'autres projets fonctionnellement liés, dont les créations de plateformes d'activités portuaires le long de l'Oise, ainsi que les aménagements fonciers agricoles et forestiers (AFAF) induits par ces différents projets, font nécessairement partie du programme de travaux à considérer.

Pour l'Ae, les opérations de dragage d'entretien déjà réalisées entre 2008 et 2016 entre Conflans- Sainte-Honorine et Creil, situées directement en amont du périmètre retenu, ainsi que la reconstruction du pont ferroviaire de Mours présentent des liens fonctionnels importants avec MAGEO, étant nécessaires à la continuité sur l'Oise pour les unités fluviales de classe Vb, et à la simple atteinte des objectifs visés par le projet.

A minima, l'Ae considère que ces deux opérations devraient faire l'objet de développements plus importants dans l'appréciation des impacts du programme qu'elles ne le font actuellement.

L'Ae recommande de considérer que les opérations de dragage d'entretien déjà réalisées entre Conflans-Sainte-Honorine et Creil et la reconstruction du pont ferroviaire de Mours forment un programme de travaux, au sens du code de l'environnement, avec MAGEO, et d'en apprécier les impacts de manière plus approfondie.

Elle recommande ensuite de mieux justifier et de compléter la liste des projets de la liaison Seine- Escaut à prendre en compte dans l'appréciation globale des impacts du programme.

L'Ae rappelle que, sans le projet MAGEO, la section comprise entre Creil et Compiègne constituerait, après la mise en fonctionnement du CSNE, une rupture de continuité pour les unités fluviales de classe Vb sur la liaison Seine-Escaut, les biefs de navigation actuels ne permettant pas leur navigation.

Pour la complète information du public, il conviendrait donc de préciser dans le dossier l'avenir du projet MAGEO si le CSNE ne devait pas être réalisé et, à l'inverse, s'il est envisageable de réaliser le CSNE sans MAGEO.

1.1.5 Objectifs, coûts et calendrier du projet

Le coût du projet est estimé à environ 264 millions d'euros hors taxes, aux conditions économiques de 2013. Le début des travaux est, selon le dossier, prévu en avril 2019, pour une durée de 5 ou 6 ans. La mise en service du CSNE est, elle, prévue pour 2023.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet MAGEO a vocation à garantir un mouillage de 4 mètres et une hauteur libre minimale de 5,25 m pour rendre possible le passage de bateaux portant deux couches de conteneurs.

Le tracé concerné par le projet représente un linéaire de 42 km depuis le pont SNCF à Compiègne jusqu'à l'écluse de Creil et traverse 22 communes du département de l'Oise. Il s'insère au sein de quatre biefs de la rivière, de l'amont vers l'aval :

- le bief de Venette, de Janville à Venette sur 7,8 km, le projet ne concernant que l'aval de ce bief, à partir du pont SNCF de Compiègne, sur 2,2 km ;
- le bief de Verberie, sur une longueur de 13 km ;

- le bief de Sarron, sur une longueur de 11,1 km ;
- le bief de Creil, sur une longueur de 15,7 km.

Le projet prévoit principalement :

- l'approfondissement du chenal de navigation pour garantir un mouillage de 4 mètres, par dragage ;
- la modification du cours d'eau actuel (rescindement) dans certains secteurs afin d'aménager un chenal de navigation compatible avec les bateaux attendus. Cette modification intègre la création de quatre zones d'alternats et d'aires d'attente ;
- la protection et l'aménagement des berges modifiées suite aux rescindements et le confortement, en cas de besoin, des berges actuelles ;
- la création de hauts-fonds, des aménagements paysagers spécifiques étant prévus sur deux de ces sites (Epinette et Sarron), afin de créer des espaces utilisés pour la compensation écologique des impacts du projet qui soient également en partie accessibles au public ;
- la protection des ouvrages (ponts) existants.

Le projet prévoit également la réalisation d'un site visant à l'écrêtement des crues de l'Oise. Ce site, localisé à Verneuil-en-Halatte, est constitué d'un réseau de huit étangs, et est actuellement utilisé pour la pêche sportive.

Le principe retenu est :

- de déconnecter de l'Oise l'intérieur d'un méandre occupé par des étangs par la construction d'une digue, permettant de fermer le site ;
- d'alimenter cette zone déconnectée par un chenal prenant l'eau dans l'Oise en amont de la digue. Le remplissage du site sera commandé par un système de vannes ;
- de vidanger le volume déconnecté de l'Oise à la décrue, via un fossé existant, qui sera aménagé en conséquence.



Figure 3 : Principe d'aménagement du site d'écrêtement de crues de Verneuil-en-Halatte

L'énoncé du volume utile de stockage sur ce site est peu homogène au fil du dossier. Ainsi, l'analyse des impacts indique un volume de stockage de l'ordre de 3 500 000 m³ à 3 900 000 m³ selon le type de crues, alors que

l'analyse des variantes du choix du site (voir partie § 2.1 de cet avis) indique un volume potentiel de 800 000 m³. Il conviendrait d'expliciter cette différence.

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier est présenté en vue de l'obtention d'une déclaration d'utilité publique (DUP). Le projet est ainsi soumis à enquête d'utilité publique conformément aux dispositions de l'article L. 110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le projet est soumis à étude d'impact systématique et à enquête publique selon les dispositions du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, dans sa version applicable au projet (rubriques 10a et 10b). S'agissant d'un projet sous maîtrise d'un établissement public sous tutelle du ministère en charge de l'environnement, l'autorité environnementale compétente est la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD).

Il fera ultérieurement l'objet d'une autorisation environnementale (portant sur l'autorisation « loi sur l'eau », une dérogation « habitats et espèces protégées » et éventuellement les autorisations relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement). Ce nouveau dossier prendra en compte, selon le maître d'ouvrage, les dispositions de l'ordonnance n° 2016-1058.

Étant soumis à étude d'impact, et en application de l'article L. 414-4 du code de l'environnement, le dossier comporte une évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000.

Conformément à l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, le dossier soumis à l'enquête comprend un dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) avec lesquels le projet n'est pas compatible à la date d'ouverture de l'enquête publique. Sont ici concernés dix-neuf communes du département de l'Oise. Les avis d'autorité environnementale relatifs à ces mises en compatibilité seront émis par la mission régionale d'autorité environnementale compétente.

Par ailleurs, le coût du projet étant supérieur à 83 084 715 € hors taxes, le dossier doit faire l'objet d'une évaluation socio-économique, qui est jointe au dossier. Le projet est soumis à la contre-expertise du commissariat général à l'investissement (CGI).

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- le risque d'inondation, notamment dans les secteurs situés à l'aval du projet, pendant la phase travaux et en exploitation ;
- la préservation des milieux naturels ;
- la protection des berges ;
- la gestion des importantes quantités de sédiments extraits lors des opérations de dragage, et notamment les impacts liés à leur traitement, leur stockage et leur transport ;
- La préservation du patrimoine, le paysage, ainsi que les nuisances sonores liées aux travaux et à l'augmentation du trafic constituent également des enjeux importants.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est d'une qualité très inégale, certaines thématiques étant très bien traitées (notamment en ce qui concerne les impacts sur les berges et les captages d'alimentation en eau potable), là où d'autres parties de l'étude d'impact présentent des insuffisances importantes, rendant difficile la bonne appropriation des enjeux par le public. Les hypothèses sur lesquelles sont basées les différentes études restent, d'une manière générale, trop peu détaillées dans l'étude d'impact, notamment en ce qui concerne la gestion du risque d'inondation et le trafic fluvial. La compréhension du dossier repose donc souvent sur la lecture de ses annexes thématiques, qui présentent régulièrement des données différentes ou non cohérentes avec le contenu de l'étude d'impact, ce sur quoi l'Ae revient dans la suite de cet avis. Un travail d'homogénéisation et de vérification de différentes données doit donc être mené.

L'analyse des variantes est, sur le choix du tracé retenu, relativement complète, mais reste lacunaire sur des points importants de la définition du projet : capacité d'emport de deux ou trois couches de conteneurs, localisation du site d'écrêtement des crues notamment.

2.1 Appréciation des impacts du programme

Le dossier présente une partie des appréciations des impacts du programme d'ensemble, tel que défini dans la partie 1.1.4 de cet avis. Cette pièce présente, tout en restant globalement assez qualitative, un tableau de synthèse intéressant sur les effets du programme (notamment en termes de volumes de terrassement, d'emprises sur les zones humides, sur les terres agricoles ou sur les boisements).

Les thématiques pour lesquelles les différents projets composant le programme sont en forte interaction (trafic et nuisances induites, hydraulique) ne font pas l'objet de développements quantitatifs détaillés dans cette pièce. Ces interactions sont en revanche prises en compte dans les parties de l'étude d'impact dédiées à ces thématiques. L'Ae revient sur ces questions dans la suite de l'avis.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'analyse présentée dans le dossier porte sur les grands principes d'aménagement, les variantes de tracé, de localisation du site d'écrêtement des crues et le choix des techniques de dragage. Elle intègre les éléments issus de la concertation effectuée en 2012.

Sur les grands principes d'aménagement de l'Oise, la pièce C (« notice explicative du projet ») présente quatre situations d'aménagement de l'Oise, en fonction de l'enfoncement du futur chenal, du tirant d'air critique au niveau des ouvrages d'art et du type de gabarit (Va ou Vb). Il est notamment comparé un scénario avec un tirant d'air de 5,25 m (scénario 2, retenu) et un scénario avec un tirant d'air de 7 m (scénario 3, permettant une capacité d'emport de trois couches de conteneurs, ce dernier nécessitant un rehaussement de certains ponts).

Le dossier précise que les scénarios ont été comparés en modélisant les trafics de marchandises et en déterminant les bilans socio-économiques de différents scénarios d'aménagement.

Il est indiqué, sans autre justification ni développement, que « les conclusions des études de trafic et des avantages induits pour la collectivité des différentes solutions étudiées au regard des investissements nécessaires ont conclu que le scénario 2 représentait le meilleur équilibre entre bénéfiques et investissements ».

Cette question ayant été prégnante dans la définition du projet, et ayant occupé une place importante dans les interrogations du public lors de la concertation, l'Ae juge nécessaire de développer de manière plus importante l'analyse des variantes qui lui est consacrée, et de mieux expliciter les raisons du choix de la variante retenue.

L'Ae recommande de développer l'analyse des variantes relative au tirant d'air et à la capacité d'emport de conteneurs, et de mieux expliciter les raisons, notamment environnementales, du choix de la variante retenue, en particulier au regard des conclusions de la concertation du public.

L'Ae note que le bilan de la concertation indique, par ailleurs, que « conjugué avec le relèvement du pont ferroviaire de Mours, l'objectif est de garantir une hauteur libre - c'est-à-dire la hauteur du passage libre entre la surface de l'eau et le tablier d'un pont - de 5,25 m à l'horizon 2017, avec l'objectif à long terme de permettre le passage de trois couches de conteneurs. »

Cet objectif de long terme n'est pas évoqué dans les autres pièces du dossier. L'Ae considère qu'il serait opportun d'indiquer clairement, dans le dossier qui sera soumis à l'enquête, si la possibilité de passer à trois couches de conteneurs est toujours étudiée, et, le cas échéant, les éventuels travaux nécessaires à sa mise en oeuvre.

L'analyse concernant le tracé a été effectuée selon trois variantes :

- V0 limitant les dérogations à la circulaire relative aux caractéristiques des voies navigables tout en restreignant l'impact sur les berges,
- V1 privilégiant le respect de la navigation par rapport aux aspects environnementaux,
- V2 améliorant la navigabilité (par rapport à V0) dans les zones d'alternat et en minimisant l'impact sur la rivière hors zones d'alternat.

L'analyse est effectuée tronçon par tronçon (après identification de 15 tronçons sur le tracé général) en prenant en compte, dans une première phase, les enjeux environnementaux. La présentation est faite sous forme d'un tableau utilisant des couleurs pour caractériser les avantages et inconvénients sur les différents enjeux de chaque hypothèse. Une variante V3 apparaît dans le tableau récapitulatif sur deux tronçons, sans que ses caractéristiques ne soient présentées. Cette variante est toutefois écartée dans les deux cas.

Sont ensuite présentés l'incidence hydraulique potentielle et le nombre de dérogations liées à la circulaire relative aux caractéristiques des voies navigables rendues nécessaires par les différentes variantes. Concernant l'impact hydraulique potentiel, sur six secteurs, la variante choisie à l'issue de la première phase n'est pas la plus favorable hydrauliquement, voire la moins favorable dans l'un des cas.

Sur ces secteurs, la prise en compte ou non de ces éléments (incidence hydraulique potentielle et nombre de dérogations à la circulaire) dans le choix du tracé finalement retenu n'est pas claire, ni la justification éventuelle des motivations de ce choix. Le document intitulé « présentation du tracé du chenal de navigation soumis à enquête publique » ne permet pas de répondre clairement à cette question.

L'Ae recommande de préciser si l'incidence hydraulique potentielle et le nombre de dérogations à obtenir liées à la circulaire relative aux caractéristiques des voies navigables ont été pris en compte dans le choix de la variante retenue.

Pour l'emplacement du site d'écrêtement des crues, huit sites potentiels sont présentés. La comparaison est effectuée de manière très sommaire, par l'affichage de notes pour chaque critère, sans justifier précisément les

notes attribuées à chaque site pour les différents critères. Le choix du site est ensuite effectué par addition des notes obtenues pour chaque critère, sans pondération entre eux.

L'Ae recommande de compléter l'analyse des variantes relative au choix du site écreteur des crues, en justifiant plus clairement la note attribuée à chaque site pour chaque critère, et en détaillant les raisons ayant amené à ne pas pondérer les différents critères.

2.3 Analyse de l'état actuel de l'environnement et de son évolution probable

2.3.1 Trafics

Trois types de trafics sont identifiés sur l'Oise pour un total d'environ 4,2 millions de tonnes et 9 000 bateaux (en 2014). 53 % du trafic est lié au transit entre les régions du nord de l'Europe et le bassin parisien, 44 % à du trafic d'échange, entrant ou sortant de la zone, le reste étant du trafic local. Les matériaux de construction sont les plus transportés (47 % du volume), tout en étant en diminution au profit des céréales et des denrées alimentaires.

Le dossier indique qu'entre 2004 et 2014, on constate une augmentation du trafic de transit (de 41 % à 53 %) au détriment du trafic local (de 14 % à 2 %). Ce changement traduit la tendance à la diminution de la production locale de granulats et à la hausse des importations afin de la compenser. Les données d'évolution du trafic ne concernent cependant que la part de chaque type de transit, mais pas les volumes transportés ni le nombre de bateaux, ce qui ne permet pas d'obtenir une bonne vision d'ensemble de l'historique des trafics. Il conviendrait de compléter le dossier sur ce point.

2.3.2 Milieux aquatiques

2.3.2.1 Eaux superficielles et souterraines

L'Oise navigable permet de relier le bassin de la Seine au réseau des voies navigables des Hauts- de-France ainsi qu'à celui du Grand-Est. Elle est aménagée sur 103 km depuis Janville jusqu'à la confluence avec la Seine.

L'alimentation de l'Oise au sein de l'aire d'étude se fait par l'Oise amont et son canal latéral, la nappe ainsi que par l'Aisne et les nombreux affluents de l'Oise. 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.

L'Oise entre Compiègne et Creil appartient à la masse d'eau FRHR216C, classée en masse d'eau fortement modifiée. Le délai d'atteinte du bon état chimique est fixé à 2027, la masse d'eau étant classée en bon potentiel écologique en 2015.

La principale ressource en eau souterraine dans l'aire d'étude est la nappe alluviale de l'Oise. Celle-ci est notamment en contact avec la nappe de la craie (Sénonien) largement exploitée pour l'alimentation en eau potable, en particulier par les forages de Lacroix-Saint-Ouen et de Verberie. Ces différents captages sont situés à moins de 100 mètres de l'Oise. L'état initial présente une analyse précise des différents enjeux liés aux captages.

2.3.2.2 Sédiments et matériaux

L'Oise fait l'objet de dragages réguliers, encadrés par un plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage (PGPOD). Ce PGPOD concerne l'unité hydrographique cohérente (UHC) n°7 « l'Oise canalisée », qui s'étend de l'écluse de Janville (au nord de Compiègne) jusqu'à la confluence avec la Seine, incluant donc le périmètre d'étude de MAGEO. Entre 2003 et 2010, sur l'UHC n°7, le volume moyen dragué a été de l'ordre de 59 300 m³/an.

Le volume total dragué sur cette période, sur les biefs concernés par le projet, est estimé à 296 000 m³.

Le degré de contamination des sédiments à draguer dans le cadre du projet varie principalement d'« inerte » à « inerte non dangereux », trois stations de mesures montrant cependant des dépassements de seuils. Les catégories utilisées ne semblent pas correspondre parfaitement à celles précisées par l'article R. 541-8 du code de l'environnement, ce qui ne facilite pas toujours l'appréciation de la pertinence des mesures proposées. Pour ces dernières, les sédiments concernés sont alors classés, par la méthodologie sur lixiviats utilisée comme « dangereux mais non écotoxiques », sans toutefois être assimilés à des déchets considérés réglementairement comme dangereux. Les volumes correspondants aux différentes catégories de sédiments et entraînant des méthodes différentes de gestion sont estimés sans qu'il soit possible, au vu des éléments présentés dans le dossier, de vérifier la répartition selon les classes.

Plus profondément, si le dossier présente de manière détaillée la méthodologie suivie, la présentation des résultats est, elle, beaucoup plus succincte, ne permettant pas de visualiser clairement les secteurs concernés par des sédiments potentiellement contaminés, ni les contaminants concernés.

Une note précise que « l'évolution de la réglementation CLP conduira VNF à adapter la caractérisation des sédiments qui sera faite avant le démarrage des travaux ». Selon l'Ae, cette caractérisation doit être réalisée le plus rapidement possible et, en tout état de cause, avant la réalisation du futur dossier loi sur l'eau, de façon à vérifier que les filières de traitement prévues sont cohérentes avec les résultats obtenus.

L'Ae recommande de présenter de manière plus détaillée les résultats des études menées sur la caractérisation des sédiments qui seront dragués, afin de permettre de comprendre leur répartition dans les différentes classes de qualité, de visualiser les secteurs concernés par des sédiments potentiellement contaminés, et d'identifier, le cas échéant, la nature des contaminations.

Elle recommande également de mener au plus tôt les études permettant de tenir compte des évolutions réglementaires sur la caractérisation des sédiments, et d'utiliser exclusivement les catégories de déchets prévues dans le code de l'environnement pour déterminer la qualité des déchets et leur traitement ultérieur.

De la même façon, la caractérisation des matériaux des berges à rescinder (environ 3 265 000m³ 39) doit être réalisée avant le dossier d'autorisation environnementale, les hypothèses les présentant comme inertes en l'absence de données physico-chimiques ne semblant pas démontrées, tout particulièrement pour les secteurs présentant une pollution avérée ou potentielle au regard des bases de données BASOL et BASIAS.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact, au plus tard au stade du dossier d'autorisation environnementale, par des éléments quantitatifs relatifs à la caractérisation des matériaux des berges à rescinder.

2.3.3 Les berges

La partie de l'état initial consacrée aux berges est de très bonne qualité, le dossier décrivant de manière très précise les berges le long de l'Oise et les enjeux qui y sont liés.

L'Oise comprend trois grandes catégories de berges :

- berges artificielles, constituées de diverses protections sur toute la hauteur de la berge (14 % du linéaire sur l'aire d'étude rapprochée).
- berges mixtes, aménagées sur une partie de leur hauteur (25 % du linéaire sur l'aire d'étude rapprochée ;
- berges naturelles, dépourvues d'aménagement (61 % du linéaire sur l'aire d'étude rapprochée).

Les berges mixtes et artificielles sont essentiellement constituées par des enrochements (44 % du linéaire), des palplanches (28 % du linéaire) et des murs bétons (18,6 % du linéaire). Le dossier présente un diagnostic de l'érosion des berges faisant apparaître une proportion de berges érodées de 26 % sur le linéaire concerné, supérieure à ce qui est observé sur la partie aval de l'Oise, la principale cause d'érosion étant, selon le dossier, le batillage. De la même façon l'état général des berges a été vérifié, le dossier concluant à une proportion de 10 % de berges en mauvais état et de 30 % en état moyen, ces taux étant nettement supérieurs à ce qui est observé à l'aval de la zone, ce qui est dû, selon le dossier au fait que la proportion de berges naturelles est plus importante sur la zone du projet (61 % contre 35 %).

2.3.4 Risques

2.3.4.1 Risque d'inondation

La largeur du lit majeur de l'Oise diminue globalement, sur la zone d'étude, de l'amont vers l'aval (2,5 km à Condren, en amont de la confluence avec l'Aisne, 1 km dans la zone intermédiaire et 700 m à l'aval de l'Isle Adam, en aval de la zone d'étude). Son lit majeur est marqué par de nombreux remblais, transversaux ou longitudinaux, d'origine anthropique. Seul le secteur de Longueil-Sainte-Marie à Verberie présente une zone d'expansion des crues importantes de près de 3 km de large. Ce secteur est actuellement aménagé afin de constituer un site d'écrêtement des crues, géré par l'établissement public territorial de bassin (EPTB) entente Oise-Aisne.

Depuis le début du XX^e siècle, l'Oise et l'Aisne ont connu de nombreuses crues, les plus importantes sur l'Oise étant celles de 1993 et 1995. Les crues sont en général communes à l'Oise et l'Aisne, avec des décalages temporels variables. Les décalages entre les crues de la Seine et celle de l'Oise sont en général de 4-5 jours, la Seine étant toujours en avance. Or, lorsque la Seine présente des niveaux d'eau supérieurs à la normale, elle peut constituer un frein à l'écoulement des eaux de l'Oise.

Pour modéliser la situation des crues, l'état initial indique qu'a été pris en compte un état de référence intégrant l'aménagement du site écrêteur de Longueil-Sainte-Marie, la remise au mouillage à 4 m de l'Oise entre Creil et la Seine ainsi que la réalisation du canal Seine- Nord Europe, avec sa mesure dite compensatoire. Cette mesure consiste à pomper de l'eau de l'Oise vers le canal, 24 h avant le passage de l'onde de crue au barrage de Venette. Le pompage mis en œuvre est de 10 m³/s pendant 40 heures. Cette mesure aura un effet positif sur l'abaissement de la ligne d'eau de l'amont de Compiègne jusqu'à la confluence avec la Seine. Cet état de référence n'a de sens que si le canal Seine-Nord Europe et sa mesure compensatoire sont réalisés et opérationnels avant le projet

MAGEO. L'Ae revient d'une manière plus large sur la prise en compte de cet état de référence dans la partie 2.4.3.1 de cet avis.

Par ailleurs, il n'est pas explicitement indiqué dans le dossier si les hauteurs d'eau prises en compte intègrent la concomitance éventuelle avec une crue de la Seine qui poserait des difficultés d'écoulement de l'Oise.

Le dossier présente très rapidement les plans de prévention du risque inondation (PPRI) du secteur en indiquant qu'ils sont tous en révision et que l'état initial est présenté en prenant en compte les PPRI actuels. Le dossier précise que les PPRI révisés seront intégrés à une actualisation de l'étude d'impact, à réaliser lors de la présentation du dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. La crue de référence utilisée pour l'élaboration des PPRI actuels correspond à la crue de 1995 augmentée de 30 cm. L'échelle choisie pour la représentation des différentes zones de PPRI est insuffisamment précise pour pouvoir vérifier l'implantation des travaux et ouvrages du projet MAGEO.

2.3.4.2 Autres risques naturels

Compte tenu de la nature du sol (craie notamment), de nombreuses cavités souterraines existent dans le département de l'Oise, dont d'anciennes carrières. Onze cavités sont ainsi répertoriées au sein de l'aire d'étude rapprochée. Un risque localisé d'effondrement de terrain est notamment lié à la présence d'une galerie souterraine sur l'île Saint-Maurice. Par ailleurs, la commune de Montataire présente une sensibilité moyenne à forte aux coulées de boues.

2.3.4.3 Risques technologiques

La rivière Oise est concernée par le périmètre d'influence de deux plans de prévention des risques technologiques (PPRT d'Arkema et PPRT d'Huttenes Albertus), pour un aléa de surpression et un risque toxique dans les deux cas, ainsi que pour un aléa thermique dans le premier cas.

2.3.5 Milieux naturels

Plusieurs séries d'inventaires ont été réalisés, sur des périmètres différents (en 2010 sur un périmètre d'un kilomètre autour de l'Oise, en 2012 sur une bande d'étude de 100 à 200 m autour de l'Oise ainsi qu'un inventaire spécifique sur le site d'écêtement de Verneuil-en-Halatte). Ils ont fait apparaître un nombre relativement important de milieux à valeur patrimoniale forte, notamment au sein de l'étude relative au site d'écêtement, la plupart de ces milieux étant des zones humides composées de forêts alluviales et leurs milieux adjacents.

D'un point de vue floristique, deux espèces protégées ont été recensées sur l'aire d'étude « inventaires complémentaires » (le Potamot coloré et l'Orme lisse) et trois sur l'aire d'étude correspondant au site d'écêtement (l'Utriculaire vulgaire, le Mouron délicat, l'Orme lisse).

Cinquante-deux espèces protégées d'oiseaux ont été identifiées, dont trois de valeur patrimoniale majeure (le Milan noir, la Sterne pierregarin et le Busard des roseaux). Un grand nombre d'autres espèces protégées ont été contactées sur l'aire d'étude : seize espèces de chiroptères, cinq espèces de mammifères terrestres (notamment la Martre et le Muscardin), sept espèces d'amphibiens (dont le Triton crêté), quatre espèces de reptiles, dix espèces de poissons et deux espèces de mollusques terrestres (le Vertigo de Des Moulins et le Vertigo étroit).

Une cartographie des zones humides du secteur a été établie à partir des analyses floristiques et d'une campagne pédologique, aboutissant à l'identification de 68 zones pour une surface de 294 hectares. La majorité de ces zones correspond à des ripisylves ou des boisements en bordure de l'Oise. Une évaluation de leurs fonctionnalités a permis d'identifier deux zones éligibles mais non classées en zone humide d'intérêt environnemental particulier (ZHIEP).

Le projet se situe pour partie dans le territoire du parc naturel régional Oise Pays de France, au niveau des communes de Beaurepaire, Pont-Ste-Maxence, Pontpoint et Rhuis.

2.3.6 Nuisances sonores

L'analyse de l'ambiance sonore à l'état initial est reprise des conclusions présentées dans le cadre de l'enquête publique liée à la déclaration d'utilité publique du canal Seine-Nord et s'appuie, pour conclure au fait que l'aire d'étude générale est considérée en ambiance sonore modérée, sur une campagne de mesures acoustiques réalisée en 2004. Le dossier ne présente aucun élément de cette étude, ce qui ne permet pas de vérifier les niveaux de bruits atteints. De plus, son ancienneté ne permet pas d'évaluer correctement l'ambiance sonore initiale, notamment car les trafics sur l'Oise ont évolué entre 2004 et 2014.

S'il n'existe pas de textes spécifiques visant l'application de la loi n° 92-1444 pour la prise en compte des nuisances sonores liées au trafic sur des canaux à grand gabarit, l'article R. 571-44 du code de l'environnement indique que la construction d'une infrastructure de transport terrestre ainsi que sa modification ou sa transformation significative doivent être accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives. L'article R. 571-45 précise qu'est considérée comme

significative la modification telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme soit supérieure de plus de 2 dB(A) à la contribution antérieure. Cela suppose que cette contribution soit connue de manière suffisamment précise et que les mesures acoustiques adaptées aient été réalisées initialement sur le territoire considéré.

En l'espèce, la référence aux conclusions présentées pour le canal Seine-Nord ne saurait donc suffire, une présentation des résultats observés sur le secteur du projet devant être intégrée dans l'étude d'impact pour permettre d'établir l'état acoustique initial de ce territoire.

L'Ae recommande de présenter dans le dossier des mesures acoustiques récentes réalisées sur le territoire concerné par le projet.

2.4 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.4.1 Trafics, climat

La réalisation du projet va entraîner une augmentation du trafic fluvial sur l'Oise, sur la section concernée par MAGEO. L'évolution du trafic liée à MAGEO est estimée aux horizons 2030 et 2060, en comparant un scénario de référence, incluant notamment la réalisation du canal Seine-Nord Europe mais pas MAGEO, à un scénario « projet », incluant ces deux aménagements.

L'analyse à l'horizon 2060 est séparée en deux sous scénarios « Ecluses simples sur SNE » et « Ecluses doubles sur SNE », dont la définition n'est pas explicitée dans l'étude d'impact. Il conviendrait d'expliquer les caractéristiques de ces différents scénarios, et les raisons pour lesquelles ils ont été étudiés.

Les évolutions sont présentées en masse transportée (« Vrac » et conteneurs « EVP »).

L'augmentation de trafic directement liée à la réalisation du projet MAGEO est fortement dépendante du scénario retenu. Si les augmentations entre la situation projet et la situation de référence sont d'environ 7,6 % en 2030, et 7,8 % en 2060 dans le scénario « doubles écluses » sur le CSNE, elle n'est que de 2,3 % pour le scénario 2060 « simples écluses ».

L'augmentation de trafic entre 2030 et 2060 est dans tous les cas importante quel que soit le scénario considéré : un doublement de la masse transportée sur l'Oise est estimé pour le scénario « doubles écluses » même sans réalisation de MAGEO.

Le dossier ne présente pas les résultats en nombre de bateaux, ce qui ne permet pas au public de bien appréhender l'augmentation attendue.

L'Ae recommande de présenter les résultats de l'étude de trafic en nombre de bateaux, en plus de la masse transportée et de préciser la définition des scénarios « Ecluses simples sur SNE » et « Ecluses doubles sur SNE ». En 2020, l'augmentation du flux de marchandises devrait entraîner une hausse des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 809 téqCO₂ par an, le dossier estimant que, pour un transport équivalent de marchandises en transport routier, les émissions seraient de 1 699 téqCO₂. Le projet a donc un impact positif sur les émissions de GES du fait du report modal qu'il engendre.

2.4.2 Berges

Les rescindements conduisent à des impacts importants sur les berges, notamment sur deux secteurs, où le cours de l'Oise sera fortement modifié.

Le linéaire de berges affecté est d'environ 30 km, soit environ 35 % du linéaire sur le périmètre du projet. Sur ce linéaire, les berges seront reprises soit en technique purement végétale, soit avec enrochement et risbermes, soit avec enrochement sans risbermes. Le dossier présente de manière claire et didactique les différents profils-types qui seront mis en oeuvre selon les secteurs.

L'ensemble des berges rescindées feront l'objet de réaménagements paysagers, classés en trois grandes catégories :

- la reconstruction des berges par technique végétale, qui concerne environ 70 % des berges. Il s'agit d'aménagements simples, qui visent à préserver les usages et milieux présents sur les berges impactées ;
- la reconstruction avec amélioration spécifique (ponton, point d'observation, cheminement), qui vise à promouvoir une réappropriation de la rivière par les riverains ;
- l'aménagement de sites à fort potentiel paysager, correspondant notamment aux sites de hauts-fonds (voir 1.2).

Dans les deux derniers cas, le dossier précise qu'« il s'agit pour l'heure de propositions, dont le coût des travaux a été intégré dans le coût global du projet MAGEO. En phase exploitation, ces aménagements ne seront pas entretenus par VNF: ils ont vocation à être restitués aux collectivités. »

L'Ae considère que ces aménagements devront faire l'objet d'engagements plus précis du maître d'ouvrage lors du dépôt du dossier d'autorisation environnementale.

Au-delà des berges directement affectées par le projet, celui-ci est également susceptible d'avoir un impact indirect sur les autres berges, du fait de l'augmentation du trafic et donc du phénomène de

batillage.

Le maître d'ouvrage s'engage également à reprendre ou à assurer un suivi de certaines berges non directement affectées par le projet. Le choix des berges concernées se fonde sur le résultat d'une étude, qui a classé en différentes catégories de vulnérabilité les différentes berges, en fonction des enjeux présents sur la rive concernée et de la sensibilité de la berge à l'érosion, selon la matrice suivante :

Enjeux \ Sensibilité érosion	Faible	Moyen	Fort
1	3	2	1
2	4	3	2
3	4	4	3

Figure 4 : Grille de classement des berges par vulnérabilité (source : dossier). 1 correspond à la sensibilité ou la vulnérabilité la plus importante.

En pratique, VNF s'engage à reprendre à l'identique les berges de vulnérabilité 1 (3 % des berges), et à surveiller l'évolution des berges de vulnérabilité 2 (13 % des berges). Il n'est en revanche pas prévu de suivre les berges de vulnérabilité 3, alors que le rapport d'étude sur l'érosion des berges indique qu'« une vigilance doit être entretenue sur 64 % du linéaire », ce qui correspond à l'ensemble des berges de vulnérabilité 2 et 3. Pour l'Ae, il conviendrait donc de mieux justifier le choix de n'assurer un suivi que sur les berges classées en vulnérabilité 2.

L'Ae recommande de mieux justifier le choix de n'assurer un suivi des berges non directement affectées par le projet que pour les berges classées en vulnérabilité 2.

A l'exception de cette remarque, l'Ae souligne la qualité des mesures d'évitement, de réduction et de compensations prévues pour limiter les impacts sur les berges.

2.4.3 Risques

2.4.3.1 Risque d'inondation

Impacts sans réalisation du site d'écêtement des crues

L'impact sur les crues de l'Oise constitue l'un des enjeux majeurs du projet, les travaux effectués pouvant avoir des impacts potentiellement importants sur la ligne d'eau.

Des modélisations hydrauliques ont été réalisées, les données fournies dans l'étude d'impact étant extraites d'une étude hydraulique présentée en pièce F11/5 du dossier.

L'étude d'impact présente tout d'abord les impacts du projet sans réalisation du site d'écêtement des crues de Verneuil-en-Halatte. Il semble cependant impossible, à la lecture des différentes pièces du dossier, d'évaluer cet impact, les différentes données présentées étant incohérentes :

- l'étude d'impact, à la page 744, évoque un abaissement de la ligne d'eau, selon les secteurs et crues modélisées de 7 à 32 cm entre Compiègne et Creil. En même temps, une augmentation du débit de pointe de 1 à 9 m³/s et du niveau de 0 à 4 cm est observée entre Creil et Conflans-Saint-Honorine ;
- à la page 763 de cette même étude, dans la synthèse de la partie relative au risque d'inondation, il est indiqué un abaissement de la ligne d'eau de 15 à 40 cm entre Compiègne et Creil selon les secteurs et crues modélisées, et une augmentation du débit de pointe de 4 à 14 m³/s et du niveau de 1 à 7 cm entre Creil et Conflans-Saint-Honorine ;
- les pages 742 et 743 de l'étude d'impact sont constituées de tableaux représentant, selon la légende, les impacts de MAGEO sans réalisation du site d'écêtement, mais qui ne montrent aucune augmentation de la ligne d'eau ni des débits de pointe entre Creil et Conflans-Saint-Honorine. La lecture de l'annexe F11/5 montre que ces tableaux semblent représenter en réalité la situation avec site d'écêtement des crues.

Au vu des caractéristiques hydromorphologiques de l'Oise sur ce secteur, il est vraisemblable que la réalisation du projet sans le site d'écêtement Verneuil-en-Halatte devrait conduire à une diminution de la ligne d'eau sur le linéaire du projet et à une augmentation de la ligne d'eau en aval. Toutefois, compte tenu des incohérences

relevées, le dossier ne permet pas d'évaluer de manière fiable les impacts du projet sans réalisation de la mesure compensatoire de Verneuil-en-Halatte, et donc d'apprécier sa justification et son dimensionnement.

L'Ae recommande de présenter de manière claire et homogène les impacts hydrauliques du projet MAGEO sans réalisation du site d'écrêtement des crues de Verneuil-en-Halatte.

La réalisation du projet, entraîne également la nécessité de modifier les cotes des seuils d'admission d'eau du site d'écrêtement des crues de Longueil-Sainte-Marie, qui ne serait plus alimenté de manière efficace du fait de l'abaissement de la ligne d'eau provoquée par MAGEO. Le dossier présente des propositions d'adaptation de ces cotes. Malgré ces mesures, et en prenant en compte la mesure compensatoire liée au CSNE (pompage de 10m³/s pendant 40 heures), le dossier indique que MAGEO a toujours un impact sur les écoulements de l'Oise, et est susceptible d'entraîner des inondations supplémentaires en aval de Creil.

Impacts après réalisation du site d'écrêtement des crues

Le dossier présente par la suite les impacts de MAGEO avec réalisation du site d'écrêtement des crues de Verneuil-en-Halatte, pour différents types de crues. Si le texte de l'étude d'impact indique comparer la situation projet à la situation de référence avec réalisation du CSNE (voir 2.3.4.1) les différents tableaux fournis, extraits de l'annexe F11/5, comparent un état « MAGEO - OPTION 1 » à un état « actuel », sans que ne soit décrit dans l'étude d'impact à quoi correspondent ces scénarios. La lecture de l'annexe ne permet pas de comprendre aisément si cet « état actuel » inclut ou non la réalisation du CSNE, ce qui ne semble pas être le cas.

Plus profondément, dans la mesure où le CSNE est supposé être réalisé avant MAGEO, mais que leurs impacts hydrauliques sont étroitement liés et ne peuvent être considérés indépendamment, l'Ae considère que la définition d'un unique scénario de référence n'est pas suffisante pour appréhender l'ensemble des enjeux. Elle considère que le dossier devrait permettre de comparer une situation « projet », dans laquelle MAGEO et le CSNE sont réalisés, à :

- dans un premier temps, une situation de référence dans laquelle ces deux aménagements ne sont pas réalisés ;
- dans un second temps, une situation de référence dans laquelle seul MAGEO n'est pas réalisé.

L'Ae recommande de présenter dans le dossier les impacts hydrauliques cumulés de MAGEO et du Canal Seine-Nord Europe, d'une part en comparaison avec une première situation de référence dans laquelle aucun de ces deux aménagements n'est réalisé, d'autre part en comparaison avec une seconde situation de référence dans laquelle le Canal Seine-Nord Europe est déjà réalisé.

Phase transitoire

L'impact d'une crue durant la phase travaux, qui doit durer de 5 à 6 ans, n'est, à ce stade, pas suffisamment décrit dans le dossier.

S'il est bien prévu de réaliser l'aménagement du site d'écrêtement des crues de Verneuil-en-Halatte et l'adaptation du site de Longueil-Sainte-Marie avant les travaux sur le chenal, le dossier ne semble pas prendre en compte le fait que la conclusion de l'absence d'impact hydraulique négatif en phase exploitation s'appuie notamment sur la réalisation de la mesure compensatoire du CSNE (pompage de 10m³/s pendant 40 heures), qui ne pourra pas être effective avant la mise en œuvre de celui-ci, et donc durant une grande partie des travaux de MAGEO. Il a été précisé aux rapporteurs que le dossier serait complété sur ce point au stade du dossier d'autorisation environnementale.

L'Ae recommande d'évaluer, au stade du futur dossier d'autorisation environnementale, les impacts d'une crue qui surviendrait durant les travaux, notamment durant les périodes où le canal Seine-Nord Europe ne sera pas encore opérationnel.

2.4.3.2 Autres risques

Les mesures prévues en ce qui concerne les autres risques naturels (hors inondation) n'appellent pas de commentaire particulier de l'Ae.

En revanche, concernant les risques technologiques, le dossier n'indique pas si l'augmentation de la fréquentation sur l'Oise induite par MAGEO et le CSNE est susceptible de nécessiter une adaptation des plans particuliers d'intervention (PPI) des installations d'Arkema et d'Huttènes Albertus, dont les périmètres du PPRT sont recoupés par le projet.

L'Ae recommande d'indiquer dans le dossier si le projet nécessite une adaptation des plans particuliers d'intervention (PPI) des installations d'Arkema et d'Huttènes Albertus.

L'Ae note par ailleurs que le dossier indique qu' « au niveau de la plateforme chimique d'Arkema des rescindements de courbes sont prévus au droit du site. Le chantier est donc susceptible d'impacter le fonctionnement de l'ICPE et par conséquent les risques identifiés dans le PPRT. Une discussion avec l'industriel devra être engagée avant tous travaux afin de s'assurer de l'innocuité de l'opération. »

Il conviendrait de préciser si le PPRT devra être modifié et la manière dont le public sera informé de ces potentiels impacts et modifications.

2.4.4 Alimentation en eau potable

Le dossier analyse de manière détaillée l'impact du projet sur les captages, du point de vue de la qualité des eaux, aussi bien pour des pollutions saisonnières qu'accidentelles, du niveau d'eau aux captages, et de l'éventuelle submersion en cas de crues. Ces éléments, qui concluent à un impact limité, et les différentes mesures prévues n'appellent pas de commentaires de l'Ae.

L'agence régionale de santé (ARS) Hauts-de-France précise, dans sa contribution à l'avis de l'Ae, que :

l'hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique avait préconisé, dans son avis en date du 7 janvier 2013 une expertise hydrogéologique spécifique pour chacun des 5 sites de production d'eau potable. Les éléments, fournis pour 3 des 5 sites dans le document F4 « Analyse des effets », seront à soumettre de nouveau à l'expertise de l'hydrogéologue agréé ;

l'agglomération de la région de Compiègne (ARC), qui exploite le champ captant des Hospices à Lacroix-Saint-Ouen, a engagé une procédure d'autorisation pour une augmentation substantielle de ses prélèvements sur son site de production. Une mise à jour des impacts des travaux et de l'exploitation du projet MAGEO en considération des nouveaux volumes de prélèvement sollicités par la collectivité et des éléments de l'avis de l'hydrogéologue agréé est donc à réaliser.

2.4.5 Sédiments et matériaux

Les impacts liés aux matériaux concernent à la fois leur extraction (dragage des sédiments du chenal et rescindement des berges), leur transport et leur élimination ou valorisation.

2.4.5.1 Dragage des sédiments

L'extraction des sédiments est susceptible d'impacts sur le régime sédimentologique de la rivière Oise, la qualité de ses eaux et son régime hydraulique. L'Ae ne revient pas sur ce dernier point, abordé précédemment.

Le changement de géométrie du lit de la rivière peut induire des risques d'érosion régressive, ainsi qu'une modification du régime sédimentologique de la rivière. L'incidence du projet a ainsi été évaluée selon différents paramètres. Les analyses, présentées succinctement, montrent un faible impact du projet, témoin, selon le dossier, d'une rivière faiblement évolutive. La réalisation du projet, qui augmentera la section d'écoulement du lit mineur, devrait cependant entraîner une augmentation limitée de la décantation des matériaux (environ 2 000 m³ supplémentaires par an).

En ce qui concerne la qualité des eaux, le dossier n'évoque que le risque de pollution accidentelle lors des opérations de dragage. Les modélisations hydrogéologiques réalisées montrent un impact négligeable sur les captages, ce qui n'appelle pas de commentaires de l'Ae.

2.4.5.2 Transport, élimination ou valorisation

Le dossier présente les différents modes de transport des sédiments extraits, et conclut au fait de privilégier le transport par conduites lorsque le site de traitement est proche de la rivière, et par voie d'eau lorsque cela n'est pas le cas. Il est présenté les différents devenir prévus par type de déchets :

- pour les matériaux dangereux, prise en charge par une plateforme de traitement pour valorisation ultérieure ;
- pour les matériaux non inertes non dangereux, valorisation en remblaiement de carrière ;
- pour les matériaux inertes non dangereux, redistribution dans le lit mineur de l'Oise (comblement de l'ancien chenal, reconstitution des berges etc.), valorisation en remblais de carrières ou prise en charge par des plateformes de traitement.

Les différentes filières de traitement sont identifiées, ainsi que leur distance au projet et leur capacité d'accueil. L'Ae considère, sous réserve des observations faites sur la caractérisation de la qualité des sédiments, le niveau de détail satisfaisant au stade d'un dossier de DUP.

2.4.6 Milieux naturels

L'Ae note que les données fournies concernant les impacts sur les milieux naturels dans l'étude d'impact sont systématiquement différentes de celles mentionnées dans les études écologiques annexées au dossier. Ces différences concernent aussi bien les surfaces d'habitats potentiellement affectés par le projet, que le nombre d'espèces potentiellement affectées. De manière générale, l'étude d'impact fait état d'impacts plus importants que les études annexées. Il est à noter que ces annexes n'incluent pas les impacts relatifs au site d'écrêtement des crues de Verneuil-en-Halatte, ce qui ne semble cependant pas expliquer l'intégralité des différences, les chiffres étant systématiquement incohérents quel que soit le bief concerné.

L'Ae recommande d'expliquer les différences observées entre l'étude d'impact et les études écologiques annexées au dossier, et d'indiquer quelles sont les données à prendre en compte pour l'analyse des impacts du projet.

Dans la suite de cet avis, l'Ae se base sur les chiffres avancés par l'étude d'impact, qui semblent, dans l'intégralité des cas, majorants.

Le projet, du fait des rescindements de berges, aura des impacts importants sur les milieux naturels. Il affecte notamment :

- 42 ha d'habitats naturels patrimoniaux ;
- trois îles, qui seront totalement supprimées : îlot des Bains (377 m²) ; îlot des Rats (396 m²) et île du Grand Peuple (6 793 m²) ;
- une espèce végétale protégée (l'Orme lisse) et 16 espèces patrimoniales ;
- 187 ha d'habitats favorables aux oiseaux, notamment des habitats de reproduction du Martin- pêcheur d'Europe et potentiellement du Gobemouche gris, du Milan noir, et de la Bondrée apivore ;
- 58 ha d'habitats favorables aux chiroptères ;
- 15 ha d'habitats favorables aux amphibiens (notamment le Triton palmé et la Grenouille agile), et 54 ha favorables aux reptiles ;
- 1 ha de frayères avérées, et 32 ha de frayères potentielles (Brochet notamment) ;
- 6 ha d'habitats favorables aux groupes d'insectes patrimoniaux ;
- 26 hectares de zones humides, réparties sur 39 zones.

Le dossier n'identifie pas d'impact sur les espèces de mollusques terrestres, indiquant que les études hydrogéologiques ne mettent pas en évidence de risque de rabattement de nappes sur les secteurs de présence des deux espèces de Vertigo. L'Ae note cependant que des individus du Vertigo de Des Moulins, espèce vulnérable figurant à l'annexe 2 de la Directive Habitat-Faune- Flore, ont été observés sur le secteur du futur site d'écrêtement des crues de Verneuil. Des abaissements du niveau des différents étangs étant programmés lors des périodes durant lesquelles des crues sont susceptibles de se produire, il est probable que la population de cette espèce soit alors affectée. De même, l'impact de son fonctionnement sur la conservation des populations d'amphibiens devrait être analysé de manière approfondie, car il constitue un important site pour leur reproduction

L'Ae recommande d'évaluer l'impact du projet sur le Vertigo de Des Moulins et les amphibiens au niveau du site d'écrêtement des crues de Verneuil-en-Halatte, et, le cas échéant, de prévoir des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées.

Le dossier prévoit des mesures de réduction classiquement envisagées : délimitation des zones sensibles, calendrier d'intervention sur le milieu naturel adapté en fonction des périodes de sensibilité des espèces, marquage des arbres à cavités, mise en place d'un plan de limitation des pollutions en phase chantier, gestion des espèces invasives.

Le dossier présente ensuite les réaménagements de berges prévus, selon différents types d'aménagements, qui présentent chacun des potentialités de « restauration » de zones humides, boisements alluviaux, et mégaphorbiaies.

Les réaménagements prévus devraient permettre la création d'environ 50 ha de zones humides (environ 2 fois la surface détruite), 24 ha de mégaphorbiaies (environ 2 fois la surface détruite) et 29 ha de boisements alluviaux (environ la surface détruite).

L'Ae note que ce raisonnement, uniquement qualitatif, ne prend pas en compte les fonctions assurées par les zones créées, notamment en ce qui concerne les zones humides. Ceci n'apparaît pas conforme au schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois-Picardie 2016-2021, qui indique que la compensation doit se faire, par ordre de priorité, par :

- « - la restauration de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel, à hauteur de 150 % minimum de la surface perdue ;
- la création de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel, à hauteur de 100 % minimum de la surface perdue ;
- et justifier de l'importance du projet au regard de l'intérêt général des zones humides détruites ou dégradées. »

L'Ae recommande de justifier l'équivalence en fonctionnalité des zones humides qui seront créées en compensation, et de justifier l'importance du projet au regard de l'intérêt général des zones humides détruites ou dégradées, en conformité avec le SDAGE Artois-Picardie.

De manière plus générale, l'Ae note que l'impact « transitoire » reste important, du fait de la durée nécessaire pour reconstituer des habitats de zones humides assurant les mêmes fonctionnalités que ceux affectés.

Le dossier évalue ensuite les impacts résiduels pour chaque espèce, à l'issue des mesures de réduction et de restauration des berges, et présente les différentes mesures de compensation envisagées :

- mise en œuvre d'un plan de gestion sur les berges remises en état, et sur 20 hectares de berges non affectées par le projet ;
- aménagement des délaissés hydrauliques et des confluences, et aménagement de frayères à brochet en partenariat avec l'entente Oise-Aisne ;
- mise en place d'un « front de taille » de certaines berges sur le site de la réserve de l'Ois'eau pour créer des « microfalaises » favorables à l'Hirondelle des rivages et au Martin pêcheur d'Europe ;
- déplacement de plusieurs espèces végétales protégées (notamment Orme lisse et Potamot perfolié).

Ces mesures sont rapidement décrites, le dossier indiquant qu'elles seront précisées au stade du dossier d'autorisation environnementale, ce qui ne permet pas, à ce stade, d'en évaluer totalement la pertinence, ni si elles seront suffisantes pour compenser l'intégralité des impacts.

2.4.7 Milieu humain

Le projet affectera plusieurs habitations (5 bâtiments) qui sont bien identifiés dans les divers documents du dossier. Il entraînera également une consommation importante de terres agricoles (67 ha en incluant les délaissés), sur 28 exploitations. Les différents impacts du projet sont évalués de manière pertinente, en prenant également en compte les impacts d'une crue sur les zones agricoles, au niveau de la zone d'expansion des crues de Verneuil-en-Halatte.

Un protocole d'indemnisation, et plusieurs procédures d'AFAF devraient être mises en place.

2.4.8 Bruit

L'analyse des impacts sur le bruit repose sur la comparaison d'une situation de référence, dans laquelle seul le projet CSNE est réalisé, à une situation « projet », dans laquelle MAGEO et le CSNE sont réalisés.

Cette étude présente, pour l'Ae, plusieurs problèmes méthodologiques :

- le calcul est effectué aux horizons 2020 et 2050, ce qui n'apparaît plus cohérent avec le calendrier de mise en service du projet, qui ne pourra être opérationnel avant 2020. De plus, ces horizons sont différents de ceux considérés dans les études de trafic (2030 et 2060), ce qui ne permet pas de vérifier la cohérence d'ensemble de ces données ;
- l'impact acoustique n'est évalué qu'à partir d'une situation où le CSNE est déjà réalisé, alors que MAGEO et le CSNE, qui doivent être mis en service quasiment simultanément, constituent en pratique deux modifications d'une même infrastructure. Ceci peut conduire à conclure à deux modifications non significatives de l'ambiance sonore, alors que la somme de ces modifications serait significative. Pour l'Ae, la seule manière de raisonner, qui est également la plus favorable aux riverains, est de comparer la situation actuelle, où ni MAGEO ni le CSNE ne sont réalisés, à une situation « projet » où les différents projets constituant le programme de travaux « Seine Escaut » sont réalisés.

Le dossier compare ensuite les résultats de l'étude à ceux obtenus dans les études d'impact du projet CSNE. Il est indiqué : « les calculs réalisés pour la situation de référence mettent en évidence des niveaux sonores supérieurs aux seuils retenus pour le projet « Canal Seine Nord Europe », contrairement aux conclusions présentés dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Ceci s'explique par le fait que, dans la présente étude, les bateaux de marchandises « pleins » et « vides » sont comptabilisés contrairement aux études d'impacts du projet « Canal Seine Nord » qui ne considèrent a priori que des bateaux « pleins ». Les objectifs seraient notamment dépassés dans les traversées de Compiègne, Pont Saint Maxence et Creil. Ces impacts, dus au projet « Canal Seine Nord Europe », n'ont pas fait l'objet d'une étude détaillée et ne sont pas considérés dans le cadre du projet MAGEO. »

L'Ae ne peut souscrire à ces conclusions, qui remettent en cause les résultats des études acoustiques présentées au public sur le projet CSNE sans en tirer de conséquences, alors que ces deux projets étaient jusqu'à récemment portés par le même maître d'ouvrage.

L'Ae recommande de :

- *comparer, en vue de déterminer le caractère significatif ou non des impacts acoustiques du projet, la situation actuelle avec une situation « projet » où les différents projets constituant le programme de travaux « Seine Escaut » sont réalisés ;*
- *considérer pour ces études des horizons de temps cohérents avec la date de mise en service prévue des projets ;*
- *en tirer, le cas échéant, toutes les conséquences nécessaires sur les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation à mettre en place.*

Elle recommande par ailleurs à VNF et à la Société du Canal Seine-Nord Europe de préciser les conséquences qui seront tirées, sur l'ensemble du périmètre de CSNE, des résultats des nouvelles études acoustiques menées dans le cadre de MAGEO et des problèmes méthodologiques qu'elles ont soulevés.

Pour l'Ae, seule une étude acoustique globale, portant sur l'ensemble du périmètre de la liaison Seine-Escaut, permettrait d'évaluer de manière fiable les impacts acoustiques de ces opérations.

Les résultats des études menées selon la méthodologie concluent qu'il est nécessaire de protéger 16 bâtiments sur 6 secteurs différents, principalement du fait du rapprochement de l'axe de navigation de ces bâtiments.

L'Ae note également que le projet, du fait du report modal de la route ou du fer vers le fluvial qu'il devrait induire, est susceptible de conduire à des bénéfices acoustiques sur les axes ainsi déchargés.

2.4.9 Paysage

Comme indiqué précédemment, les différents aménagements paysagers prévus sont intéressants et bien décrits, mais devront faire l'objet d'engagements plus fermes dans les dossiers à venir.

Les emprises du projet recoupent directement trois sites inscrits, qui sont notamment concernés par des rescindements de berge, et au sein de périmètre de protection de nombreux monuments historiques classés ou inscrits. Le projet devra donc faire l'objet d'avis de l'architecte des bâtiments de France (ABF).

L'un des impacts les plus discutés lors de la concertation concerne la destruction de l'îlot aux Rats, dont la valeur identitaire est forte en raison de sa situation au coeur de la ville de Compiègne. Le dossier propose à ce titre de reconstituer artificiellement des îlots de nature s'intégrant au projet. L'Ae considère que l'ajout de photomontages permettant de visualiser l'impact du projet avant et après compensation serait opportun.

Le dossier considère que le projet aura globalement des impacts positifs sur le paysage en phase exploitation du fait des différents aménagements prévus, ce qui reste, du fait des caractéristiques du projet, difficile à appréhender, malgré la présence de quelques photomontages.

2.5 Suivi des mesures et de leurs effets

Les mesures de suivi proposées sont décrites au fur et à mesure de l'étude d'impact. Hors remarques déjà formulées précédemment (voir 2.4.2) celles-ci semblent globalement proportionnées à l'Ae, même si le dossier gagnerait à les résumer dans une partie dédiée de l'étude d'impact.

2.6 Evaluation des incidences Natura 2000

L'aire d'étude n'est intégrée dans aucun site Natura 2000. Toutefois, il existe neuf zones spéciales de conservation (ZSC) et trois zones de protection spéciale (ZPS) dans un rayon de 20 km autour du projet. Plusieurs sites sont notamment situés à proximité immédiate du projet, notamment :

- la ZPS FR 2212001 « Forêts picardes : Compiègne, Laigue, Ourscamp », riche en avifaune nicheuse, d'une superficie de 24 467 ha, et dont une zone est contiguë au projet ;
- la ZSC FR 2200379 « Coteaux de l'Oise autour de Creil » dont une zone est contiguë au projet ;
- la ZSC FR2200382 « Massif forestier de Compiègne » située à 200 m au sud-est du projet ;
- la ZSC FR 2200380 « Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermennonville, située à 390 m au sud du projet ;

L'évaluation des incidences est ensuite conduite, pour chacun des sites, en fonction des habitats et des espèces ayant conduit à leur désignation, et conclut à une absence d'incidences significatives. Concernant les espèces, essentiellement des chiroptères (ensemble des sites) et des oiseaux (ZPS « forêts picardes : Compiègne, Liague, Ourscamp »), l'évaluation indique cependant, pour ce dernier site, la nécessité d'utiliser une drague hydraulique pour les secteurs situés à l'amont (d'un point de vue hydraulique) des habitats favorables au Martin-pêcheur d'Europe et de mener une prospection avant travaux pour s'assurer de l'absence de nidification de cette espèce sur le site.

Le dossier ne précise pas les conséquences d'une éventuelle présence d'habitats de nidification de cette espèce sur les conclusions de l'étude d'incidences. Concernant les habitats, ceux dépendant des conditions hydriques sont situés en amont hydraulique du projet et ne sont donc pas affectés par les travaux projetés.

2.7 Evaluation socio-économique

L'Ae examine dans son avis la bonne explication au public de la méthode et des résultats de l'évaluation socio-économique. L'analyse de la pertinence d'ensemble de l'évaluation et de ses conclusions relève quant à elle de l'avis du CGI.

Si la pièce d'évaluation socio-économique revient bien sur les objectifs du projet, son contexte et ses effets, le bilan socio-économique en lui-même est extrêmement succinct (5 pages, en incluant les définitions et les textes de référence) et hermétique.

Ce bilan présente quasiment directement les résultats dans deux tableaux selon le scénario considéré :

- Un scénario « contraint », avec écluses simples sur le CSNE, limitant le trafic aux écluses à 19 millions de tonnes par an ;
- Un scénario avec doublement des écluses sur le CSNE, portant la capacité du canal à 38 millions de tonnes par an.

La figure suivante présente les résultats obtenus pour les deux scénarios :

Scénario 38 Mt STRUCTURE DU BILAN SOCIO-ECONOMIQUE Bilan Europe		Scénario 19 Mt STRUCTURE DU BILAN SOCIO-ECONOMIQUE Bilan Europe	
POSTES	VAN actualisée en 2024 (en M € 2012)	POSTES	VAN actualisée en 2024 (en M € 2012)
INVESTISSEMENTS		INVESTISSEMENTS	
Projet MAGEO*	-301	Projet MAGEO*	-301
Sous-total	-301	Sous-total	-301
EXPLOITATION TRANSPORT		EXPLOITATION TRANSPORT	
Exploitation MAGEO*	-0,9	Exploitation MAGEO*	-0,9
-Coût d'exploitation / renouvellement*	-0,9	-Coût d'exploitation / renouvellement*	-0,9
Surplus des usagers	1.084	Surplus des usagers	531
Economies sur les coûts externes	85	Economies sur les coûts externes	57
-Accidents	64	-Accidents	45
-Pollution	-38	-Pollution	-25
-Effets amont	3	-Effets amont	-1
-Carbone	0	-Carbone	0
-Congestion	53	-Congestion	36
-Nuisances Sonores	4	-Nuisances Sonores	2
Gestionnaires d'infrastructures	142	Gestionnaires d'infrastructures	29
-Voie d'eau*	228	-Voie d'eau*	68
-Fer	-44	-Fer	-15
-Route	-42	-Route	-24
Puissance Publique*	-129	Puissance Publique*	-36
-Taxe carbone	-22	-Taxe carbone	5
-Tarification carbone fleuve	43	-Tarification carbone fleuve	25
-Tarification carbone fer	-5	-Tarification carbone fer	-1
-Tarification carbone route	-61	-Tarification carbone route	-19
-Taxe sur le carburant	-112	-Taxe sur le carburant	-45
-TIPP route	-126	-TIPP route	-50
-TIPP fleuve	15	-TIPP fleuve	6
-Entretien de l'infrastructure	5	-Entretien de l'infrastructure	3
VAN TOTAL HORS DEPENSES	1.181	VAN TOTAL HORS DEPENSES	579
BILAN GLOBAL	880	BILAN GLOBAL	278
TRI	10,06%	TRI	7,99%
BNA par € public investi	3,11	BNA par € public investi	0,98

* Postes influencés par le coût d'opportunité des fonds publics français

* Postes influencés par le coût d'opportunité des fonds publics français

Il n'est pas possible, à la lecture du dossier, de comprendre ces résultats, car, dans la plupart des cas, ni les hypothèses prises ni les méthodes de calcul pour les différents postes ne sont explicitées, ce qui empêche toute appropriation par le public de ces chiffres et de ces résultats.

L'Ae recommande de reprendre et de développer le bilan socio-économique du projet pour rendre ses résultats compréhensibles par un lecteur extérieur, en explicitant les hypothèses prises, et en expliquant les méthodes de calcul pour les différents postes.

Par ailleurs, la forme et le contenu de l'analyse socio-économique ne semblent pas toujours conformes à l'instruction ministérielle du 16 juin 2014 (complétée par une note technique), ce qui constitue une lacune importante du dossier. En particulier, aucune analyse de sensibilité à proprement parler ne semble avoir été menée sur les résultats.

L'Ae rappelle que l'évaluation socio-économique du projet doit être menée conformément aux derniers textes en vigueur (notamment l'instruction ministérielle du 16 juin 2014).

2.8 Résumé non technique

Le résumé non technique, situé avant l'étude d'impact, est globalement clair et didactique, bien que relativement long (environ 150 pages).

L'Ac recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

Réponse de Voies Navigables de France :

Le maître d'ouvrage a produit une réponse à cet avis précisant dans le préambule " Afin de tenir compte des évolutions intervenues depuis le dépôt du dossier à la préfecture de l'Oise en mai 2017, des éléments du dossier d'enquête ont été mis à jour, en particulier les dossiers de mises en compatibilité des documents d'urbanisme. La liste des éléments modifiés se trouve dans la partie « AVERTISSEMENT AUPRÈS DU LECTEUR » dans la pièce 0 « Guide de lecture du dossier d'enquête et lexique ». Ce mémoire en réponse à l'avis de l'AE-CGEDD permet également d'éclairer le public vis-à-vis d'éléments nouveaux qui seraient intervenus depuis 2017 (conclusions partielles des nouveaux inventaires faune-flore, etc.). Ces éléments seront également présents dans le futur dossier d'enquête pour l'Autorisation Environnementale unique.

En effet, le projet fera l'objet d'une seconde enquête publique en vue de l'obtention de l'Autorisation Environnementale. Cette enquête est prévue à ce stade en 2022. Le dossier qui sera alors mis à l'enquête publique sera actualisé et précisé, au regard des études thématiques de détails réalisées lors de la phase dite PROJET et de l'actualisation de l'étude d'impact.

Il est important d'avoir à l'esprit à la lecture de ce dossier que celui-ci relève des dispositions réglementaires antérieures à la réforme de 2016 portant sur l'évaluation environnementale".

Dans cet avis de 138 pages, figurant à la pièce K du dossier d'enquête, ne sont repris ci après que les synthèses et éléments clés.

Lien entre MAGEO et le canal Seine-Nord Europe

MAGEO et CSNE font partie du même programme de travaux. Tel qu'expliqué dans le paragraphe ci-dessus, la notion de « programme de travaux », au sens de l'article L. 122-1 du Code de l'Environnement, dans sa version applicable au projet MAGEO, c'est-à-dire la version antérieure aux dispositions de l'ordonnance n°2016-1058, correspond à « des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle ».

La notion d'unité fonctionnelle permet d'apprécier si les différents projets susceptibles de composer un programme de travaux ont chacun leur finalité et peuvent être construits et exploités indépendamment l'un de l'autre.

Sans le projet MAGEO, CSNE ne serait pas aussi performant. En effet la section comprise entre Creil et Compiègne, qui ne serait pas mise au gabarit européen Vb dans cette hypothèse, constituerait une rupture de continuité pour les unités fluviales de classe Vb sur la liaison Seine-Escaut, les biefs de navigation sur cette section ne permettant pas leur navigation.

De la même manière, si CSNE n'était pas réalisé, MAGEO ne serait pas aussi performant. L'objectif de continuité de navigation à grand gabarit sur la liaison Seine-Escaut serait rompu en amont de Compiègne. En effet, le Canal latéral à l'Oise entre Janville et Pont-l'Évêque permet actuellement le passage de bateau de gabarit IV et le canal du Nord le passage des bateaux de gabarit II. Les convois Vb entre la Seine et l'Escaut ne pourraient donc pas circuler. Les trafics générés par les plateformes et ports de l'Oise (Longueil-Sainte-Marie notamment) ne justifieraient pas à eux seuls le coût d'investissement du projet MAGEO d'un point de vue socio-économique.

Pour conclure, les deux opérations MAGEO et CSNE font partie du même programme de travaux. Néanmoins, il ne s'agit pas du même projet car ces deux projets ont un fonctionnement indépendant, malgré les interfaces qui existent.

Choix des variantes structurantes pour le projet MAGEO

Tout au long de l'élaboration du projet, un meilleur compromis de tracé a été choisi entre :

→ une navigation aisée, répondant aux critères de la circulaire n°76-38 modifiée 95- 86 et limitant les zones d'alternat et les dérogations nécessaires ;

→ un impact minimal sur les tissus urbains, les enjeux écologiques, les activités agricoles, les quais industriels, les milieux écologiquement sensibles.

L'analyse multi-critère a permis de comparer le plus finement possible et sur un nombre important de critères, les variantes proposées. Le meilleur compromis entre des critères d'ordres environnementaux et des critères d'ordres techniques pour chaque tronçon considéré a pu être établi grâce à cette analyse.

Choix concernant le site d'écrêtement des crues

L'analyse multi-critères a permis de comparer plusieurs sites potentiels au regard de différents enjeux (humains, environnementaux et hydrauliques). Le site de Verneuil-en-Halatte permet de compenser tous les impacts hydrauliques résiduels du projet MAGEO tout en limitant les risques pour l'environnement et les activités humaines.

Impacts temporaires du projet

Les impacts transitoires importants du projet ne concernent que les boisements humides et non les hautes herbes (mégaphorbiaies). Les mesures de réduction et de compensation prévues (notamment plantation/gestion d'une forêt alluviale mixte, gestion d'ilot de vieillissement) permettront à termes de recréer des habitats équivalents aux habitats initiaux impactés par le projet.

Les impacts transitoires sur les boisements humides seront étudiés de manière plus détaillée (quantification des impacts, précision des mesures de gestion et de suivi des aménagements des berges, ...) dans le cadre du Dossier d'Autorisation Environnementale Unique.

Impacts permanents du projet

En préambule de ce mémoire en réponse à l'avis de l'AE-CGEDD, sont présentés l'historique du projet et la progressivité des études du projet MAGEO, en particulier les stades avant-projet et projet qui tiennent compte de l'évolution de la réglementation.

Les résultats présentés dans le présent dossier d'enquête sont conformes à la réglementation qui était en vigueur lors de la réalisation des études AVP.

Une nouvelle campagne d'analyse sera réalisée avant les travaux. Elle se basera sur la dernière réglementation en vigueur. Le dossier qui sera déposé pour demander l'Autorisation Environnementale Unique présentera une caractérisation des sédiments conforme à cette nouvelle réglementation

CE QU'IL FAUT RETENIR :

Des premières études ont été réalisées en 2012 afin de caractériser les matériaux des berges à rescinder. Une analyse historique des pollutions des terrains concernés a permis de recenser les potentielles zones polluées. Ces zones concernent très faiblement les rescindements prévus dans le cadre du projet MAGEO.

Des analyse physico-chimiques complètes des matériaux de berges rescindées sont en cours et figureront au dossier d'Autorisation Environnementale Unique.

Risque inondation

Le projet MAGEO dans les états 1 et 2 possède un impact significatif sur les hauteurs d'eau et les débits de l'Oise lors des crues. C'est pourquoi l'état MAGEO 3 a été étudié. Cet état correspond au projet MAGEO 2 avec la mise en place du site de compensation des crues de Verneuil-en-Halatte afin de compenser ces impacts hydrauliques.

CE QU'IL FAUT RETENIR :

En phase de PROJET, les impacts seront clairement identifiés pour les situations suivantes qui seront ou pourront être effectives successivement : CSNE secteur 1 seul, MAGEO + CSNE secteur 1 seul, CSNE final + MAGEO. Les phases de travaux, incluant celles du CSNE secteur 1 et celles de MAGEO en fonction de leur concomitance possible, seront également traitées au cours de la phase PROJET. Le cas MAGEO seul sans CSNE secteur 1 n'est pas étudié en phase PRO dans la mesure où cette situation n'est pas envisageable compte tenu de l'avancement actuel du projet CSNE secteur 1 dont les travaux commenceront avant ceux de MAGEO ou, au plus tard, seront concomitants. Le projet MAGEO (avec CSNE) sans mesure compensatoire a été étudié en phase préliminaire de l'AVP : les impacts obtenus en aval de Creil (+ 4 cm pour crue type 2001, + 7 cm pour une crue type 1993, + 5 cm pour une crue centennale) ont montré la nécessité de compenser les crues dans une zone disposant d'un volume de stockage suffisant, ce qui est obtenu avec le site de Verneuil-en-Halatte.

Hypothèses de la modélisation hydraulique

Une vérification complète de l'impact sur l'ensemble du cours de l'Oise a été réalisée en prenant en compte le niveau maximal de crue vicennale de la Seine, lors des études de l'AVP et du PRO de CSNE. Les résultats de calcul pour les diverses crues de l'Oise montrent que l'impact du projet MAGEO est aussi bien compensé en présence d'une crue forte (vicennale) que d'une crue faible (quinquennale) de la Seine.

Etat de référence avec ou sans CSNE

Les hauteurs d'eau prises en compte dans les études hydrauliques intègrent bien la concomitance éventuelle d'une crue de l'Oise avec une crue de la Seine.

L'Etat aménagé MAGEO définitif (état AVP) comprend l'ensemble des aménagements et mesures compensatoires envisagées tant pour le CSNE que pour MAGEO.

Les études hydrauliques du projet MAGEO pour le dossier d'enquête préalable à la DUP déposé en 2017 ont été réalisées avant que le projet CSNE ne soit phasé.

Dans le cadre des études hydrauliques de niveau AVP du secteur 1 du CSNE, le phasage de CSNE a bien été pris en compte. Différents scénarios permettent d'étudier les incidences des projets MAGEO et CSNE selon la temporalité de mise en service des deux projets, afin de proposer les mesures adéquates. Les résultats de ces études ont été publiés lors de l'enquête publique relative à l'autorisation environnementale unique du secteur 1 de CSNE (dernier trimestre 2020). Le dossier d'autorisation environnementale unique de MAGEO intègrera le phasage de CSNE et les résultats de l'ensemble des études.

Risques technologiques

Le PPRT est un plan réalisé sous l'égide du Préfet, en lien avec les services de l'Etat, les services de secours, l'exploitant et les élus concernés, il permet de définir les mesures assurant la protection des populations face à un risque d'accident majeur dépassant les limites de l'entreprise. Il ne revient pas au maître d'ouvrage de définir si les PPI/PPRT doivent être modifiés et le cas échéant la manière dont ils doivent être modifiés, ces compétences relèvent du Préfet. Pour autant, le maître d'ouvrage se tient à la disposition des services de l'Etat pour échanger et transmettre les éléments techniques nécessaires à la modification de ces plans.

Milieux naturels

Différences observées entre l'étude d'impact et les annexes

Le décalage temporel entre la réalisation des inventaires/études (2010-2013) et celle de l'étude d'impact (2014, jusqu'à 2017) a nécessité de prendre en compte différentes évolutions intervenues depuis (facteurs extérieurs, demandes des services de l'Etat, évolution du projet MAGEO, évolution des outils d'évaluation de la patrimonialité des espèces). En cas de différences entre les données en annexe et celles présentes dans l'étude d'impact, ce sont ces dernières qui font foi. Les études/inventaires ont été annexées au dossier d'enquête pour apporter toute l'information possible aux lecteurs, même si les données de celles-ci ne sont pas systématiquement actualisées.

Le maître d'ouvrage réalise actuellement une actualisation des inventaires faunistiques, floristiques et des milieux naturels. Ces données mises à jour permettront d'affiner les mesures environnementales qui seront proposées dans le cadre du dossier d'Autorisation Environnementale Unique.

Espèces vulnérables

L'actualisation des inventaires relative notamment aux amphibiens et aux mollusques sera présentée dans le dossier d'Autorisation Environnementale Unique. Ces nouvelles données permettront de déterminer précisément les impacts du fonctionnement du site de compensation des crues de Verneuil-en-Halatte et les enjeux écologiques concernant les deux espèces de Vertigo ainsi que les amphibiens. Les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation seront adaptées en conséquence.

Zones humides

L'analyse par équivalence de fonctionnalité (selon la méthode de l'AFB/MNHN), non requise réglementairement au moment du dossier d'enquête d'utilité publique, sera réalisée. Les conclusions de cette analyse seront présentées dans le cadre du dossier d'Autorisation Environnementale Unique.

Impacts acoustiques

Il n'y a pas à ce jour de réglementation spécifique aux nuisances sonores liées au trafic sur des canaux à grand gabarit. Il est alors fait référence pour MAGEO à la réglementation relative aux infrastructures de transports terrestres (articles L. 571-9 et R. 571-44 à R. 571-52 du Code de l'Environnement), associée aux arrêtés du 5 mai 1995 (routes) et du 8 novembre 1999 (voies ferrées), en considérant le projet MAGEO comme un cas de transformation d'infrastructures existantes du fait du rapprochement des axes de navigation avec certaines zones urbaines.

Il est à noter que ces hypothèses vont être revues dans le cadre du Dossier d'Autorisation Environnementale Unique afin de considérer les mêmes horizons d'étude et les mêmes hypothèses de trafic. Comme cela a été le cas

pour l'étude acoustique de 2013, il a été prévu de comparer une situation de référence avec « CSNE seul » et une situation projet « CSNE + MAGEO ».

L'étude globale acoustique sur l'ensemble du périmètre Seine-Escaut ne peut être réalisée à une telle échelle. La mise en cohérence des hypothèses de trafic, des horizons d'étude et des paramètres de modélisation est une garantie pour avoir une vision d'ensemble du projet, portée par chaque secteur d'étude.

Paysage

Les aménagements paysagers proposés dans ce dossier d'enquête publique seront affinés lors des études de niveau PROJET et continueront d'être co-construits avec les acteurs locaux (nature des aménagements, gestion, maintenance, etc.). Ils seront précisés dans le cadre du futur dossier d'Autorisation Environnementale Unique.

b) Avis de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) : 19 septembre 2017

I Contexte juridique au regard de l'évaluation environnementale

L'établissement public Voies navigables de France (VNF) projette la mise à grand gabarit européen de l'Oise (projet dit MAGEO) entre Compiègne et Creil, dans le département de l'Oise.

Ce projet consiste à modifier le cours d'eau de l'Oise pour permettre la navigation des bateaux de 180 mètres et de capacité 4 400 tonnes. Les travaux prévus comprennent notamment :

- l'approfondissement du chenal de navigation à 4 mètres avec suppression de 3 îles ;
- la rectification du tracé du cours d'eau dans certains secteurs (rescindement ou élargissement), la protection des berges modifiées ou le renforcement des berges actuelles ;
- la protection des ouvrages d'art existants (11 ponts) et le rétablissement des routes coupées par la modification du tracé ;
- la réalisation d'un site de compensation hydraulique visant l'écrêtement des crues de l'Oise à Verneuil-en-Halatte, avec la création d'une digue longeant la berge pour déconnecter le site des étangs, la pose de vannes et seuils pour connecter les étangs entre eux et la création d'une prise d'eau (vanne) pour alimenter et vidanger le site.

Les volumes de sédiments extraits sont estimés à 795 500 m³, dont 11 200 m³ dangereux (néanmoins a priori réutilisables). La plupart serviront à combler des carrières. Les terres des berges serviront à faire les « hauts fonds ».

Le projet MAGEO fait l'objet d'une étude d'impact. Cette dernière identifie 19 communes nécessitant une mise en compatibilité des documents d'urbanisme communaux (pièce F7, pages 1150 à 1152) :

Les communes de Compiègne, Creil, Lacroix-Saint-Ouen, Pontpoint, Pont-Sainte-Maxence, Rhuis, Verberie et Verneuil-en-Halatte comprenant un ou plusieurs sites Natura 2000 sur leur territoire, la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est soumise à évaluation environnementale en application du code de l'urbanisme. Les autres communes sont soumises à examen au cas par cas. VNF a décidé de réaliser une évaluation environnementale pour chacune des procédures.

Ainsi, le dossier de demande de déclaration d'utilité publique avec mise en compatibilité des documents d'urbanisme du projet MAGEO fait l'objet de plusieurs avis :

- un avis délibéré de l'autorité environnementale nationale du Conseil général de l'environnement et du développement durable sur l'étude d'impact du projet, avis rendu le 13 septembre 2017 ;
- les avis rendus par la mission régionale de l'autorité environnementale Hauts-de-France qui portent sur les évolutions des documents d'urbanisme induites par le projet.

II Analyse de l'évaluation environnementale

L'avis de l'autorité environnementale régionale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale contenue dans le dossier ainsi que sur la prise en compte de l'environnement dans le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Après analyse des enjeux, l'avis de l'autorité environnementale ne porte que sur les procédures de mises en compatibilité ayant pour effet de réduire une protection mise en place par le document d'urbanisme, telle que la suppression d'espaces boisés classés, ou étant susceptibles d'impacts significatifs sur la ressource en eau, le risque d'inondation, la biodiversité dont Natura 2000, et le paysage, qui sont les enjeux principaux identifiés.

Sont concernées les communes suivantes, pour chacune desquelles un avis spécifique sur la procédure de mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme est donné en annexe : Armancourt (annexe 1), Brenouille (annexe 2), Compiègne (annexe 3), Creil (annexe 4), Houdancourt (annexe 5), Jaux (annexe 6), Lacroix-Saint-Ouen (annexe 7), Le Meux (annexe 8), Longueuil-Sainte-Marie (annexe 9), Pontpoint (annexe 10), Pont-Sainte-Maxence (annexe 11), Rhuis (annexe 12), Verberie (annexe 13) et Verneuil-en-Halatte (annexe 14).

Sur les autres procédures de mises en compatibilité des documents d'urbanisme de Margny-lès-Compiègne, Montataire, Nogent-sur-Oise, Venette et Villers-Saint-Paul, l'autorité environnementale ne formule pas d'observation, autre que celles générales ci-dessous, communes à l'ensemble des procédures de mise en compatibilité

II.1 Caractère complet de l'évaluation environnementale

Le dossier comporte l'ensemble des éléments attendus, conformément aux dispositions de l'article L. 151-3 du code de l'urbanisme.

II.2 Articulation du projet avec les autres plans et programmes

L'articulation du projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec les autres plans et programmes est abordée au chapitre 5.4 de chaque sous-dossier de la pièce I et en pièce F7 du dossier. L'analyse est incomplète.

Le dossier évoque bien le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie sur le thème de la compensation des zones humides (explication du ratio de compensation), les schémas d'aménagement et de gestion des eaux Oise-Aronde et Automne, les plans de préventions des risques et le projet de schéma de cohérence écologique.

En revanche, le plan de gestion des risques d'inondation 2016-2021 du bassin Seine-Normandie n'est pas mentionné alors que les communes concernées par les procédures de mise en compatibilité sont dans « les territoires à risques importants d'inondation » de Creil et de Compiègne.

L'autorité environnementale recommande de présenter l'articulation des projets de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec les autres plans et programmes, dont le plan de gestion des risques d'inondation 2016-2021 du bassin Seine-Normandie, avec lequel ils doivent être compatibles.

II.3 Critères, indicateurs et modalités retenus pour le suivi des conséquences de la mise en œuvre des plans mis en compatibilité sur l'environnement

Après son approbation, la mise en œuvre de chaque document d'urbanisme mis en compatibilité, et plus particulièrement ses incidences et dispositions en matière d'environnement, devra être suivie puis évaluée. En chapitre 5.6 de chaque sous-dossier de la pièce I, l'étude conclut à l'absence de nécessité de revoir les indicateurs de suivi du document d'urbanisme.

L'autorité environnementale recommande de proposer des indicateurs pour l'ensemble des thématiques étudiées dans le dossier, et notamment sur la ressource en eau, les paysages et la biodiversité.

Dans la suite de son avis la MRAE aborde la mise en compatibilité des documents d'urbanisme commune par commune. Les avis de MRAE sont repris dans la partie "avis et conclusions".

Réponse de VNF à l'avis de la MRAE :

Le présent document (de 42 pages) apporte les éléments de réponses du maître d'ouvrage aux observations formulées dans l'avis délibéré n°2017-1732 et 1847 à 1864 adopté lors de la séance du 19 septembre 2017 par la Mission Régionale d'Autorité environnementale de la région Hauts-de-France.

Le mémoire retrace, dans un premier temps, l'historique du projet et identifie notamment l'évolution des documents d'urbanisme depuis la formalisation de l'avis de la MRAe en 2017.

Dans un second temps, la démarche de mise en compatibilité aujourd'hui mise en œuvre est détaillée. Enfin, le mémoire répond, point par point, à l'avis de la MRAe. Dans cette dernière partie, le mémoire est construit sur la structure de l'avis de la MRAe, en détaillant les éléments « généraux » puis les thèmes abordés par commune (ou intercommunalité).

Remarques générales

Le PGRI (Plan de Gestion des Risques d'Inondation) est un document stratégique pour la gestion des inondations sur le bassin Seine-Normandie, initié par la directive européenne, dite « directive Inondation » dont les objectifs ont été repris dans la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite loi Grenelle II).

L'étude d'impact et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ont examiné la compatibilité du projet MAGEO avec le SDAGE Seine-Normandie, et notamment le défi 8 de ce dernier (Limiter et prévenir le risque inondation) dont nombre d'orientations sont communes avec celles du PGRI à l'échelle du bassin Seine-Normandie.

De même, a été examinée la compatibilité du projet MAGEO avec les PPRI opposables et concernés par les aménagements projetés.

En revanche, la compatibilité avec le PGRI stricto sensu ne fait effectivement pas l'objet d'un chapitre spécifique. Dans le cadre des études de détail du projet à réaliser, des procédures complémentaires seront à accomplir en application de la réglementation.

En particulier, le dossier d'Autorisation Environnementale Unique qui sera présenté par le maître d'ouvrage en vue d'obtenir l'autorisation « Loi sur l'Eau » (au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du Code de l'Environnement), la dérogation exceptionnelle en cas d'atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats et le cas échéant l'autorisation de défrichement, précisera notamment la compatibilité du projet avec l'ensemble des documents de planification opposables en lien avec « l'eau et les milieux aquatiques », dont le PGRI. Cette approche sera notamment réalisée sur la base d'études spécifiques hydrauliques à venir.

Critères, indicateurs et modalités retenus pour le suivi des conséquences

L'objectif des indicateurs évoqués est de mesurer, postérieurement à la réalisation du projet, les effets réels de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur l'organisation du territoire, afin d'en vérifier a posteriori la cohérence avec les effets attendus au moment de la réalisation de la présente étude.

Après représentation des secteurs modifiés par le projet sur le plan de zonage, un calcul des emprises pourra être de nouveau réalisé par zone ou type.

La comparaison des tableaux des impacts par zonage ante projet et post projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

La suite du document aborde les réponses de VNF aux recommandations de la MRAE pour les mises en compatibilité des documents d'urbanisme.

c) AVIS des services et des PPA

Conseil Départemental 60 : 5 mars 2021

Après une étude attentive de votre dossier, j'ai l'honneur de vous faire part des observations ci-dessous.

Prise en compte des projets départementaux

Le projet départemental de mise à 2 x 2 voies de la RD 200 entre le RD 1016 et 1017 a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 17 novembre 2014. Cet arrêté a entraîné la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de PONT-SAINT-MAXENCE et de VILLERS-SAINT-PAUL. Ainsi, des emplacements réservés ont été créés au profit du Département. Aussi, il convient de modifier les dossiers de mise en compatibilité des PLU de PONT-SAINT-MAXENCE et de VILLERS-SAINT-PAUL, notamment la liste des emplacements réservés conformément aux tableaux annexés à ces PLU.

Prise en compte de la thématique inondation

Au-delà d'un fonctionnement automatisé pouvant être débrayé en secours et de la définition de la mise en fonctionnement par rapport à la station limnigraphique de Venette précisés en pages 79 et suivantes du rapport C-D, il conviendrait de prévoir une coordination particulière avec la gestion des sites de l'Entente Oise-Aisne

Prise en compte des Espaces Naturels Sensibles ENS

Le Conseil départemental de l'Oise a approuvé le 18 décembre 2008 un Schéma Départemental des Espaces naturels Sensibles.

Deux ENS sont fortement impactés par le projet :

- ENS d'intérêt local « Sablières du Bois de la Joie » (OI805)
- ENS d'intérêt départemental « Boucles de Pontpoint » (OISTO)

Deux autres ENS sont également impactés mais de façon plus minime :

- ENS d'intérêt local « Coupure verte/Entrée sud de l'agglomération Compiègnoise » (OIS13)
- ENS d'intérêt départemental « Coteaux de Vaux et de Laversines » (VMUO7)

Des mesures compensatoires sont proposées en lien avec l'Entente Oise-Aisne sur le site le plus impacté.

En termes de continuité écologique, ce sont surtout les chiroptères qui sont affectés car ils utilisent les berges pour chasser et certains boisements leur servent également de gîte. Une vigilance accrue devra être opérée sur la dispersion des plantes exotiques envahissantes telles que la Renouée du Japon et le suivi des espèces de faune et de flore d'intérêt patrimonial.

J'attire également votre attention sur la proximité immédiate avec le site ENS départemental des Marais de Sacy (inclus dans l'ENS « OISOB - Marais de Sacy ») et situé approximativement à 2 km de la bande soumise à l'enquête publique pour la DUP. Ce site d'intérêt départemental revêt une importance toute particulière pour la préservation des milieux naturels du département de l'Oise de par la richesse exceptionnelle de la faune et de la flore hébergées en son sein ; en témoignent divers classements dont il fait l'objet (RAMSAR, et Natura 2000 notamment).

Ce site fait encore l'objet d'une convention de coopération entre le Département et le Conservatoire d'Espaces Naturels des Haut-de-France signée le 13 mars 2019. La finalité de cette convention est la gestion et la préservation de ce site sur le long terme. Ce partenariat s'articule autour de trois axes conformes aux orientations de chacun et définissant les modalités de gestion écologique, de valorisation scientifique et d'ouverture au public du site. Des travaux menés en 2020 pour l'actualisation du plan de gestion du site n'ont fait que confirmer ce caractère écologique exceptionnel, le plaçant au premier rang des sites de l'Oise avec un nombre d'espèces patrimoniales en augmentation.

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.

Port de LONGUEIL-SAINTE-MARIE

Lors de la concertation publique, le Département était intervenu pour attirer l'attention de Voies Navigables de France sur l'importance de la création d'une aire de retournement à proximité de la plateforme de LONGUEIL-SAINTE-MARIE. Il est dommage que ce projet ait été retiré alors que l'étude initiale l'intégrait. Cet aménagement est nécessaire pour la sécurité de la navigation, le développement du trafic fluvial ainsi que l'attractivité du port de LONGUEIL-SAINTE-MARIE et son bénéfice s'étend à l'ensemble des utilisateurs de l'Oise, pas uniquement à ceux de la plate-forme portuaire.

Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées

Analyse et remarques sur le dossier soumis à demande d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique emportant Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme du projet MAGEO

Porteur de projet : VNF

Nature du projet : Demande d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique emportant Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme des communes concernées par le tracé.

Trois communes du territoire sont concernées par ce projet : Houdancourt, Longueil Sainte Marie et Rivecourt.

Composition du dossier (pièces datées de 2017 et mise à jour dans le cadre de cette nouvelle consultation) :

- L'étude d'impact n'a pas encore été actualisée par le porteur du projet. Celle-ci date toujours de 2017 et ne prend pas en compte les demandes des communes de 2017 ni les évolutions du territoire depuis cette date.

Il est noté que celle-ci sera mise à jour dans « le cadre du dossier d'enquête préalable à l'Autorisation Environnementale Unique » (Pièce 0 – Guide de lecture du Dossier d'Enquête et Lexique – Page 7). Or cette actualisation pourrait avoir des impacts sur le projet décrit dans le présent dossier. Il est donc dommageable que cette actualisation ne soit pas déjà intégrée.

- Mise en compatibilité du PLU de HOUDANCOURT

o Le PLU de HOUDANCOURT est exécutoire depuis le 14 août 2020 (il a été approuvé en Conseil Communautaire le 18 Juin 2020).

o Les emplacements réservés indiqués dans le PLU actuel correspondent aux demandes réalisées par l'Etat lors de la révision du PLU. Il conviendra de vérifier avec le porteur de projet que les modifications demandées correspondent bien au Plan Général des Travaux et au calage du projet sur le cadastre numérisé. En effet, dans le PLU actuel, les emplacements réservés correspondent aux limites cadastrales des parcelles contrairement aux propositions faites dans le dossier où l'on constate un écart systématique des limites cadastrales

o Comment sera traité le rétablissement des cheminements le long de l'Oise ? Quels seront les accès aux terres du lieu-dit « Saint Georges » ?

En effet, dans la planche n°9, l'emprise des travaux de protection des berges rogne sur le cheminement existant.

- Mise en compatibilité du PLU de Longueil Sainte Marie

o Pour une parfaite information, le PLU de Longueil Sainte Marie est actuellement en révision. Le Conseil Communautaire devrait arrêter le Projet de PLU lors du Conseil Communautaire du 23 Mars 2021. Les éléments du PLU intègre les emplacements réservés demandés par VNF.

o Le quai de chargement présent à la limite du territoire communal de Longueil avec la Commune de Houdancourt est prévu d'être reconstruit. Cet oubli, initial dans les pièces transmises en 2017 et début février 2021, a été corrigé dans les nouvelles pièces. Nous souhaiterions être associés lors des études et réalisation de ces travaux qui impacteront les activités de carrières du territoire qui utilisent ce quai.

o Dans le projet d'arrêt du PLU, les surfaces indiquées ne correspondent pas aux dernières surfaces présentées dans le document. Il conviendra donc au porteur du projet de nous confirmer quelles emprises sont à indiquer dans les Emplacements Réservés afin de mettre en cohérence les deux documents.

o Dans les documents présentés, nous ne visualisons pas la réduction du périmètre de la ZAC Paris Oise évoqué (page 284 de la pièce I). Nous souhaiterions plus d'informations sur cette modification.

o Comment seront traités le rétablissement des cheminements le long de l'Oise ?

- Mise en compatibilité du PLU de Rivecourt

o Les références cadastrales de l'emplacement réservé proposé devront être indiquées.

o Comment sera traité le rétablissement des cheminements le long de l'Oise ?

o Dans les documents, la présence d'un quai de chargement n'est pas indiquée. Nous souhaiterions avoir une confirmation que celui-ci ne sera pas impacté par le projet.

Chambre d'Agriculture : 3 mars 2021

Nous faisons suite à votre demande d'avis concernant le projet de Mise au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO) 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.

Nous avons bien pris note des modifications de certaines pièces du dossier.

La chambre d'agriculture de l'Oise est en contact régulier avec VNF sur ce projet qui impacte grandement l'activité agricole. De ce point de vue, il est d'ailleurs regrettable qu'il n'en soit pas tenu compte dans l'ensemble

des pièces soumises à consultation. De même, nous ne trouvons aucune référence aux différentes rencontres et concertations qui se sont tenues notamment 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 (la rubrique 6-1 en page 387 est vide).

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 ha comprenant à la fois l'emprise sur les terres agricoles et les compensations environnementales qui seraient localisées sur les berges du canal nous dit-on, mais rien n'est précisé dans ce dossier qui doit être soumis à enquête. Sommes-nous sûrs que ces compensations environnementales ne vont pas impacter une fois de plus le territoire agricole ?

En réunion publique, il a évoqué le souhait de la profession agricole de réserver les délaissés à la compensation environnementale de façon à limiter l'emprise foncière du projet sur les terres agricoles.

Or, force est de constater qu'aucune mention n'est faite à ce sujet dans le dossier soumis à enquête publique. 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 67ha36 comme cela était prévu dans le dossier initial ? Nous n'avons pas pu vérifier si le diagnostic agricole réalisé par la chambre d'agriculture en 2015 figurait dans les pièces soumises à la consultation publique. Reste ensuite la question des dépôts, aucune indication dans le dossier initial... nous apprenons lors de la dernière réunion que des zones de dépôt ne sont pas exclues mais nous n'avons pas d'informations précises sur la localisation et les emprises générées par ces dépôts.

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 CSNE. Il eut été judicieux d'y faire référence. 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, aucune étude, aucune information ne figure dans les pièces qui sont portées à notre connaissance dans le courrier alors même que nous savons que le maître d'ouvrage a engagé une étude sur ce point.

Une pièce spécifique sur le contenu de cette étude est, selon nous, impérative dans le dossier soumis à enquête publique. Nous avons déjà fait cette remarque dans notre courrier du 28 août 2018.

J'ajoute que la CDPENAF doit également être saisie sur ce sujet.

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 repréciser les nombreux projets qui vont impacter le foncier agricole.

ENTENTE OISE AISNE : 5 mars 2021

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 rescindemefnts 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.

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 le chenal de navigation nécessite d'être déporté par rapport à l'existant) ;
- Des aménagements connexes :
 - o La mise en place d'un site d'écêtement 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'écêtement 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 broquets 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 (V0). 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 n°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 n° 14 – site d'écrêtement des crues de Longueil II – Fossé faisant partie du dispositif de Longueil I et zone de la future darse d'alimentation du site de Longueil II

Le dispositif d'écrêtement de Longueil 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 n°15 – Ouvrage sous gestion de l'Entente Oise-Aisne - Dignes 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 n°20 – Ouvrage sous gestion de l'Entente Oise-Aisne - Dignes 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 Longueil I, aux mesures compensatoires du site de Longueil 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 Longueil II.

Ces différents points de vigilance sont détaillés ci-dessous :

Planche n°9 – Boucle de Pontpoint – superposition du projet MAGEO et du site d'écrêtement des crues actuel de Longueil I, ainsi que celui en cours d'étude de Longueil II.

Le tracé proposé empiète sur le futur emplacement des digues du casier B de Longueil 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 Longueil I et sur le projet de Longueil II.

De plus, le site est susceptible d'accueillir des mesures compensatoires du futur casier de Longueil 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 Longueil I a été préservé.

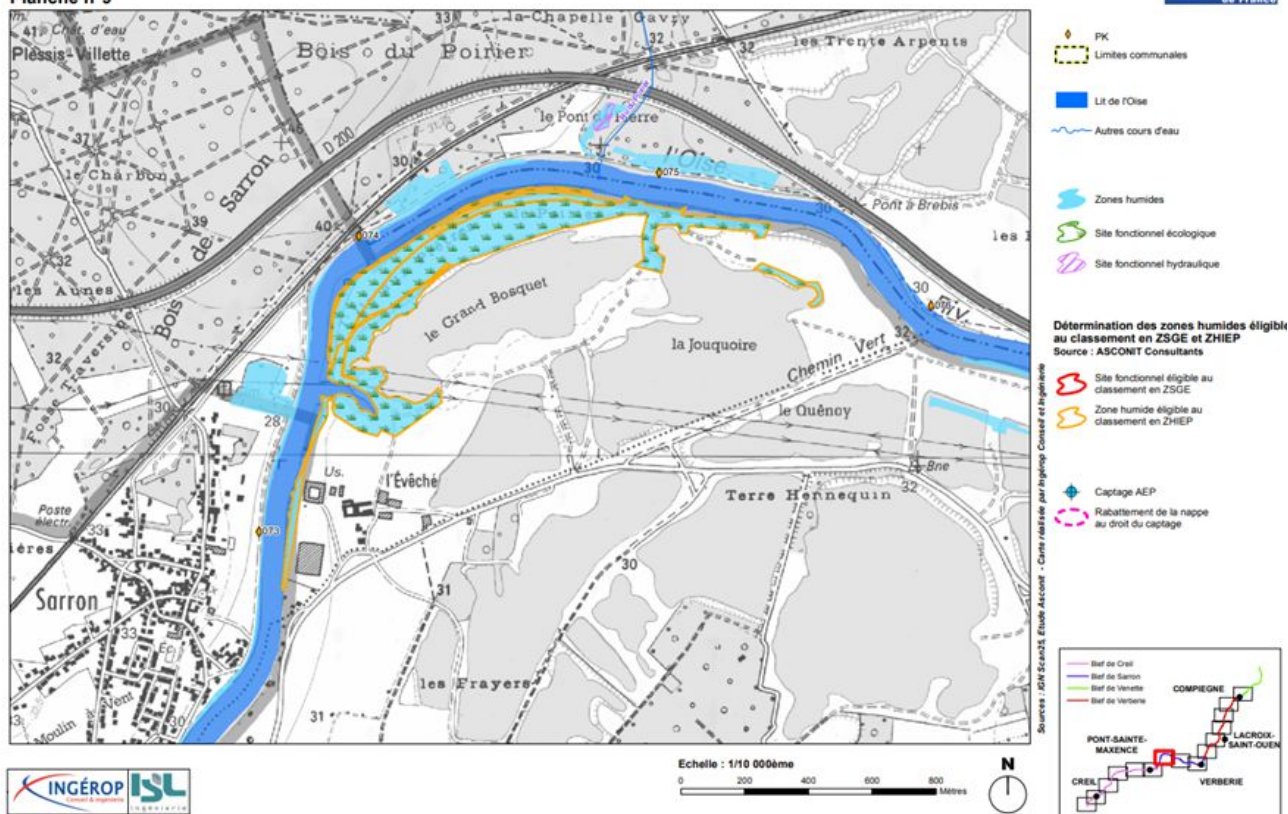
Les enjeux environnementaux identifiés se situent en rive droite mais également en rive gauche (Aristoloché clématite, Molène à fleurs denses, site de reproduction du Martin- Pêcheur, orthoptères...).

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'écroulement 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).

Zones humides

Planche n°9



Les digues du futur site de Longueil 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'écroulement actuel de Longueil I et du futur site de Longueil II et que les mesures connexes écologiques (mesures compensatoires) soient réalisées sur un autre site.

Planches n° 12 & 13 – Dispositif d'endiguement et ouvrage de Longueil I -Vanne V10 et mesures compensatoires de Longueil I

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 Longueil 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 Longueil 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.
------	---

Agglomération de la Région de Compiègne : 8 mars 2021

Vous m'avez saisi pour avis sur le dossier d'enquête publique unique portant à la fois sur l'utilité publique de l'opération MAGEO et la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi-H) de l'ARC.

À titre liminaire, je souligne que la formulation d'un avis sur un dossier aussi volumineux et impactant pour les communes de notre agglomération aurait dû nécessiter un délai plus long de consultation.

De plus, les caractéristiques de ce projet (emprises, type de berge...) découlent des études d'Avant-Projet (AVP) ce qui soulève des inquiétudes et réserves concernant des impacts trop importants sur les berges et équipements des communes de l'agglomération. Dans un courrier du 12 février 2021, Monsieur Dominique RITZ, Directeur territorial du Bassin de la Seine à VNF, indiquait à l'ARC que les propositions sont en cours d'approfondissement dans le cadre d'études plus détaillées dites de niveau projet (PRO) dont l'achèvement est prévu au second semestre 2021 et qui permettront de préciser le projet et notamment de définir le contenu exact des travaux.

De façon générale, et comme cela a été proposée par VNF lors d'une réunion qui a eu lieu le 22 février 2021, la mise en place de palplanches pour le traitement des berges doit être retenue dans les secteurs urbanisés lorsqu'elles permettent de limiter les emprises et les impacts sur les constructions, les voiries, les aménagements et réseaux existants.

Vous comprendrez qu'il est difficile pour les communes et l'ARC de formuler un avis sur un document encore provisoire qui a des impacts très sensibles :

- 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 m².

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 m² dont 36 079 m² sur la seule commune de JAUX.

Ces emprises boisées de bord de rivière accueillent un chemin de halage ou des cheminements naturels dans les bois qui forment une continuité d'itinéraire le long de l'Oise, en particulier sur la rive droite à Venette, Jaux, Armancourt. Du fait de leur caractère 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 le cadre de l'étude paysagère du bureau d'études ARTELIA.

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.

La commune de Jaux demande une compensation sur son territoire des surfaces boisées impactées.

De façon plus générale, les élus des communes en aval de Compiègne attendent des assurances de VNF et des propositions de principe prenant en compte leurs remarques, à détailler en phase Projet. Une réunion doit se tenir courant mars, avant le début de l'enquête publique prévue en avril 2021. De plus, les élus sont demandeurs d'une identification précise des parcelles privées impactées par le projet. C'est notamment le cas à LACROIX SAINT OUVEN, au niveau du quai d'Estienne d'Orves. Enfin, compte tenu de l'enjeu de ce projet, la tenue d'une réunion publique durant l'enquête publique paraît indispensable.

Pour l'ensemble de ces raisons, et pour ne pas retarder le projet, je formule un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi-H) de l'ARC mais sous réserve de prendre en compte l'ensemble des remarques émises ci-dessus.

Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise : 5 mars 2021

Le projet qui nous a été transmis a fait l'objet d'une analyse dont voici les principaux éléments. Veuillez trouver ci-joint l'avis de la CCI de l'Oise sur ce projet.

Résumé de l'avis de la CCI de l'Oise sur le dossier initial (version « 2017 »)

L'avis de la CCI de l'Oise du 14/09/2018 sur le dossier initial (version de 2017) d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique emportant mise en compatibilité de documents d'urbanisme pour la Mise Au Gabarit Européen de l'Oise entre Compiègne et Creil était défavorable. Cet avis défavorable était motivé par la reprise de données issues du projet abandonné de SRCE de Picardie par le dossier.

En dehors de ce point, la CCI de l'Oise soulignait qu'elle était favorable au projet MAGEO répondant à des enjeux européens et nationaux mais également à des enjeux locaux (augmentation du trafic fluvial sur l'Oise y compris en dehors du projet de liaison Seine-Escaut, activités existantes pouvant bénéficier des futurs aménagements ...) Certains points à développer avaient été soulignés :

- Mieux traiter les impacts de la définition d'Emplacements Réservés destinés au projet MAGEO - mais également les impacts de travaux annexes liés à la réalisation du projet (rétablissement des voiries impactées...) - sur des sites et des installations à usage d'activités ainsi que les mesures envisagées pour pallier ces impacts.

- Compenser l'impact en matière de disponibilités foncières à vocation économique de la définition d'Emplacements Réservés destinés au projet au niveau des zones U et AU à vocation d'activités, la création d'Emplacements Réservés s'accompagnant par ailleurs souvent d'un reclassement du terrain concerné en zone N ou en secteur de zone naturelle.

- Lever toute ambiguïté concernant l'impact du projet MAGEO sur le port de Nogent-sur-Oise, notamment concernant une aire d'attente pour les alternats évoquée au niveau du port par le résumé non technique de l'étude d'impact alors que les descriptions du projet ne représentaient pas l'aire d'attente pour les alternats au niveau de ce port.

- Clarifier les impacts prévus du projet MAGEO sur les installations portuaires de Nogent-sur-Oise (fonctionnement, développement à terme...) afin de les éviter, de les réduire et de les compenser. La CCI s'interrogeait également sur les conséquences sur d'autres équipements portuaires (impact de l'aire d'attente prévue face à la zone industrielle de Pont-Brenouille...).

- Intégrer au projet MAGEO l'aménagement de zones de stationnement et surtout d'aires de retournement afin de répondre aux besoins et d'éviter l'apparition de difficultés (manque de stationnement fluvial...) voire de problèmes de sécurité freinant le développement du trafic.

- Préciser les incidences du projet pendant la période de travaux sur les activités et sur les équipements utilisés par les activités (quais à déplacer, voiries et réseaux à repositionner...). La CCI s'inquiétait notamment des risques de rupture d'alimentation (électricité...) ou d'accès (transport routier...) au niveau des sites d'activités et des installations portuaires.

Les remarques de l'avis de la CCI du 14/09/2018 (cf annexe) restent valables.

Évolutions du dossier

Le dossier initial a été actualisé depuis 2017 afin de tenir compte de modifications comme :

- Les évolutions du contexte et du projet (ex: actualisation du plan de financement du projet avec l'évolution des principes de financement concernant les financeurs, prise en compte de la compatibilité avec le SDAGE 2010-2015 après l'annulation du SDAGE 2016-2021, révisions de documents d'urbanisme depuis 2017...).
- L'évolution de la bande de Déclaration d'Utilité Publique, plus large que celle définie dans le dossier initial en raison de « la notification du nouveau maître d'œuvre et des évolutions potentielles prévisibles de l'opération au stade des études de niveau projet ». Cette évolution entraîne une redéfinition de la pièce « Plan Général des Travaux » du dossier.

D'autres modifications pourraient intervenir, le dossier modifié signalant que « le maître d'ouvrage actualisera bientôt l'étude d'impact du projet MAGEO. Cette mise à jour sera présentée dans le cadre du dossier d'enquête préalable à l'Autorisation Environnementale Unique et permettra d'apporter des éléments plus détaillés ».

La nécessité toujours présente de clarifier les impacts du projet sur les installations fluviales

Le dossier modifié indique que le projet aura toujours des impacts sur des installations fluviales. Ainsi, le nouveau « Plan Général des Travaux » identifie les « parois ou quais impactés faisant l'objet d'un renforcement ou d'une reconstruction ». Or, les quais impactés sont parfois associés à des zones d'activités ou à des activités extractives : Nogent-sur-Oise, Rivecourt, Pontpoint...

Le nouveau « Plan Général des Travaux » confirme qu'il n'y a pas d'aire d'attente pour les alternats prévue au niveau du port de Nogent-sur-Oise, ce qui répond à une interrogation de la CCI. Toutefois, le nouveau « Plan Général des Travaux » identifie les quais du port parmi les « parois ou quais impactés faisant l'objet d'un renforcement ou d'une reconstruction ».

Cette identification parmi les « parois ou quais impactés faisant l'objet d'un renforcement ou d'une reconstruction » est paradoxale, le « Plan Général des Travaux » ne prévoyant pas de travaux de protection des berges liés au rescindement et à l'approfondissement du chenal au niveau du port de Nogent-sur-Oise. Des précisions pourraient être apportées sur ce point.

Il est noté que VNF s'engage dans le cadre du projet à reconstruire l'ensemble des infrastructures existantes et fonctionnelles impactées (pièce A, page 10). Le dossier modifié indique que le « traitement en paroi verticales des berges rescindées (y compris installations industrie/les) » et le « dévoiement des réseaux » sont intégrés au coût de l'opération dans le cadre de l'estimation des mesures d'accompagnement et de compensation (« Appréciation sommaire des dépenses », page 6).

Toutefois, au-delà de la reconstruction des infrastructures stricto sensu, il convient d'approfondir l'analyse des impacts indirects du projet sur le fonctionnement des activités et des équipements fluviaux impacts réglementaires liés à la « bande soumise à l'enquête publique pour la DUP » et aux Emplacements Réservés, impacts fonctionnels liés aux perturbations générées par les travaux...) ainsi que les mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces impacts. Le port de Nogent constitue un des principaux enjeux à traiter au regard de l'activité de cet équipement géré par la CCI de l'Oise.

Faciliter l'évolution des activités et des équipements impactés par la Mise en Compatibilité des PLU

Malgré les efforts d'évitement que le dossier modifié démontre, le projet MAGEO et la Mise en Compatibilité des documents d'urbanisme associée (reclassement quasi-systématique des emprises concernées en zone N ou en secteur de zone naturelle, définition d'Emplacements Réservés limitant la constructibilité...) auront un impact sur des zones d'activités (territoires d'Armancourt/Le Meux notamment) et sur des sites, des bâtiments ou des équipements à vocation économique existants.

En complément des propositions déjà formulées par la CCI dans son avis du 14/09/2018, le reclassement en zone N des emprises du projet situées en zone U ou AU à vocation d'activités pourrait être évité afin d'admettre - dans l'attente de la réalisation du projet MAGEO - des évolutions répondant à des besoins des entreprises et compatibles avec un Emplacement Réservé destiné au projet fluvial (ex : constructions à caractère précaire...).

À noter: il conviendrait de confirmer que l'autorisation nouvelle des « aménagements, ouvrages, constructions ou installations d'intérêt général liés au projet de Mise Au Gabarit Européen de l'Oise » dans les emprises concernées par le projet ou par la « bande de DUP » inclut la reconstitution des infrastructures existantes à

reconstruire (cf. supra), quel que soit leur statut. En effet, les documents relatifs à la Mise en Compatibilité des PLU indiquent « les modifications du règlement ciblent spécifiquement la réalisation du projet de mise au gabarit européen de l'Oise, et ne permettent pas d'autres projets susceptibles de modifier l'équilibre et la vocation des zonages concernés ».

Un enjeu à terme à ne pas omettre : la possibilité d'un emport de trois couches de conteneurs

L'avis de la CCI de 2018 recommandait de prendre en compte la demande de plusieurs acteurs économiques souhaitant pour le projet MAGEO le scénario d'un tirant d'air de 7 mètres permettant l'emport de trois couches de conteneurs. Malheureusement, en 2021 le projet MAGEO prévoit toujours de « garantir une hauteur libre minimale de 5,25 mètres, pour rendre possible le passage de bateaux portant deux couches de conteneurs ».

Néanmoins, le dossier modifié semble intégrer cette demande à plus long terme. Ainsi, le dossier modifié indique par exemple que les nouveaux ponts seront construits avec une hauteur libre de 7 mètres (« L'objectif, à long terme, restant un passage à trois couches de conteneurs »). La perspective d'un passage de deux à trois niveaux de conteneurs constitue un moyen de « prolonger » les effets bénéfiques du projet MAGEO au niveau économique mais aussi au niveau environnementale.

Clarifier les aménagements prévus en matière de stationnement fluvial

Le dossier modifié (« Caractéristiques des ouvrages les plus importants ») indique « Aucune aire de stationnement n'est actuellement aménagée sur la portion Compiègne - Creil pour accueillir une unité de classe Vb. Lors de la réunion avec les bateliers de juillet 2012, ceux-ci ont exprimé leur préférence pour l'aménagement des zones de stationnement existantes » [...] « A la rédaction du présent dossier, des discussions sont en cours avec les usagers et l'exploitant sur le choix d'un de ces deux sites ».

Compte tenu des besoins en matière de stationnement fluvial (signalés dans l'avis de la CCI de l'Oise du 14/09/2018), il convient de définir définitivement les réaménagements et ou créations de stationnements prévus dans le cadre du projet MAGEO notamment en choisissant parmi les deux propositions d'emplacements évoquées par le dossier [Venette ou Verberie]. Le dossier note que ces deux emplacements proposés ne présentent pas de caractéristiques adaptées à l'heure actuelle.

Par ailleurs, la pièce C du dossier modifié (page 43) décrit les aires d'attente prévues en lien avec les alternats dont une aire - hors de la zone d'étude - en amont de l'alternat de Compiègne qui sera aménagée « dans le cadre de l'aménagement amont de l'Oise ». Le rattachement de la réalisation de cette aire à un autre projet pose question : un décalage entre la réalisation du projet MAGEO et celle de l'aménagement amont de l'Oise pourrait-il entraîner l'absence d'aire d'attente en amont de l'alternat de Compiègne lors de la mise en service de l'Oise réaménagée entre Compiègne et Creil ?

Remarques complémentaires

La pièce « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier indique que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme répond aux « objectifs et prescriptions fixés par [...] les documents de gestion et de conservation des milieux naturels: [...] Schéma Régional de Cohérence Écologique ». La prise en compte de données issues du projet abandonné de SRCE de Picardie avait motivé l'avis défavorable de la CCI de l'Oise sur le dossier initial. Il est donc impératif de supprimer toute évocation du « Schéma Régional de Cohérence Écologique » dans le dossier modifié, à fortiori depuis l'approbation du SRADDET des Hauts-de-France le 04/08/2020.

Les schémas du « Plan Général des Travaux » représentent des berges « type 3 » (ou plus rarement « type 5 » et « type 4 ») à l'intérieur de la « zone de dragage et d'approfondissement » associée au « futur chenal de navigation ». Cette superposition de plusieurs aménagements prévus sur une même emprise peut sembler paradoxal.

Le projet de modification n°2 du PLU de Pont-Sainte-Maxence transmis à la CCI de l'Oise évoquait dans sa notice de présentation un projet de second pont franchissant l'Oise et destiné à réduire le trafic sur l'unique pont actuel saturé aux heures de pointe. Les documents relatifs à la Mise en Compatibilité du PLU prévue pour MAGEO n'évoquent pas ce projet de nouveau pont hormis pour indiquer qu'un Emplacement Réservé destiné à ce projet sera réduit de 26 m².

Le dossier modifié évoque l'engagement de VNF en 2012 de « poursuivre les études sur le bassin de virement », il est notamment indiqué « Les études sur le bassin de virement sont inscrites au CPER Picardie 2015-2020 » : quelles sont les conclusions de ces études ?

Conclusion

La CCI de l'Oise est favorable au projet de Mise au Gabarit Européen de l'Oise entre Compiègne et Creil. Toutefois, la CCI émet plusieurs observations sur le dossier modifié relatif au projet MAGEO en vue de réaliser l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme de communes concernées. Ces observations portent principalement sur les enjeux d'évitement, de réduction et de compensation des impacts directs et indirects de la mise en oeuvre du projet fluvial sur le fonctionnement des activités, des infrastructures et des emprises à vocation économique existantes. Ces observations complètent l'avis de la CCI de l'Oise du 14/09/2018.

Avis de la cci de l'Oise du 14/09/2018.

Ce courrier fait suite à l'envoi du dossier relatif au projet de mise au gabarit européen de l'Oise entre Creil et Compiègne en vue de réaliser l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Ce projet a fait l'objet d'une analyse dont voici les principaux éléments:

Des objectifs du projet MAGEO partagés par la CCIT Oise

Le projet vise notamment la promotion du fret fluvial dans une optique de développement durable (« éco-compétitivité », baisse du coût de la tonne transportée au kilomètre améliorant la compétitivité structurelle du transport fluvial...) : la CCIT Oise partage cet objectif. Un objectif de développement des ports maritimes français via le développement de leur hinterland est également évoqué dans le dossier.

Au-delà des enjeux à l'échelle nationale et européenne (liaison Seine-Escaut...) des objectifs du projet répondent à des enjeux locaux: augmentation du trafic fluvial sur l'Oise elle-même (hors futur canal Seine Nord Europe), contribution au développement de filières comme le transport de conteneurs... Un autre objectif est de répondre aux enjeux du territoire notamment en développant l'économie locale et régionale (bénéfices du projet pour les activités existantes au bord de l'Oise...).

Gérer les impacts des emplacements réservés définis par la mise en compatibilité sur des activités

Le dossier démontre que le projet MAGEO aura un impact positif sur les activités économiques du territoire. Toutefois, malgré la recherche d'un évitement maximal des activités lors de la définition du tracé, certains emplacements réservés définis pour le projet MAGEO via la mise en compatibilité des documents d'urbanisme auront un impact sur des sites d'activités existants:

- À Venette, un emplacement réservé intègre en mg un bassin lié à l'activité industrielle « Oléon ».

Selon les données collectées par la CCIT le bassin est destiné au stockage de liquides dans l'hypothèse d'un dysfonctionnement des dispositifs d'épuration de l'activité.

- À Compiègne, l'élargissement du cours d'eau impactera le secteur UEr et le rétablissement des cheminements et voies « interceptés » par le nouveau cours de l'Oise impactera le secteur UEe (secteur de zone UE dans lequel les commerces sont autorisés). Les emprises impactées sont transformées en secteur Nr et classées en emplacement réservé.

Or, l'emplacement réservé et le reclassement en secteur Nr intègrent des emprises consacrées à des activités commerciales (aire de stationnement, portions de bâtiments à usage d'activités au niveau de la rue Ferdinand de Lesseps. Une voie desservant les activités fait également partie de l'emprise impactée par le projet MAGEO. De fait, la mise en oeuvre du projet MAGEO pourrait impacter des activités du secteur UEe.

- Sur le territoire de Venette, un emplacement réservé inclut une portion de bassin au niveau du « Parc technologique des rives de l'Oise ». La pièce F4 du dossier évoque la « mise en place de mesures préventives » pour l'impact de l'emplacement réservé sur ce bassin, sans précision

- Sur le territoire de Verneuil-en-Halatte, un emplacement réservé recoupe très ponctuellement un site d'activités situé en zone UE.

- Au niveau du site d'écrêtement des crues prévu à Verneuil-en-Halatte, il existe une activité d'exploitation de sites de pêche (associée à des animations annexes : restauration...). L'activité est considérée comme compatible avec l'ouvrage prévu, toutefois le Résumé de l'étude d'impact évoque des impacts négatifs temporaires du projet

durant la phase de travaux. Des mesures de réduction et de suivi sont définies mais il restera des impacts résiduels (destruction de poissons...).

Lors de l'exploitation de l'ouvrage, le dossier indique que l'activité d'exploitation de sites de pêche sera également impactée lors des crues (vidanges du site...).

Il convient de mieux aborder ces impacts du projet et de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme au sein du dossier (« Mise en compatibilité des documents d'urbanisme, « Résumé non technique de l'étude d'impact »... et de citer les mesures envisagées pour allier ces impacts.

Compenser l'impact de la mise en compatibilité en matière de foncier à vocation économique

Le projet MAGEO favorisera le dynamisme des zones d'activités situées à proximité de l'Oise. Toutefois, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme se traduit souvent par le transfert de l'emprise couverte par des emplacements réservés définis pour le projet MAGEO des zones urbaines ou à urbaniser à vocation économique vers des zones naturelles. De plus, la définition d'emplacements réservés consacrés au projet dans des zones urbaines ou à urbaniser à vocation économique réduit les disponibilités foncières de ces zones. Ainsi :

- Dans le PLU de Verneuil-en-Halatte, un emplacement réservé est défini notamment sur l'emprise d'une zone UE (zone urbaine à vocation économique) et d'un secteur 1AUa (zone d'urbanisation future destinée à l'accueil d'activités, correspondant à un quai inutilisé). Les emprises concernées sont reclassées en secteur NL.

- Dans le PLU de Brenouille, un emplacement réservé impacte la zone UI.

- Dans le PLU de Montataire, un emplacement réservé impacte la zone UI sur une petite emprise.

- Dans le PLU de Longueil-Sainte-Marie, le projet MAGEO impacte le secteur 1AUzvb de la ZAC Paris-Oise (secteur réservé aux infrastructures, concernant les voiries, les espaces réservés aux services et les bâtiments d'équipements techniques). La limite de l'emprise de la ZAC est « décalée » pour l'exclure de l'emprise du projet MAGEO. L'emplacement réservé impacte également la zone UI à vocation d'activité industrielle : les emprises de zone UI impactées sont transférées en secteur Nlr.

- Dans le PLU de Pontpoint, la mise en compatibilité supprime une portion de zone UE concernée par le projet MAGEO. Cette emprise de zone UE comportant quelques bâtiments est reclassée en zone N et intégrée à un emplacement réservé dans le PLU mis en compatibilité.

- Dans le POS du Meux, l'emplacement réservé défini pour MAGEO impacte un secteur 1NAi (réservé à l'implantation d'activités industrielles, artisanales, de dépôts ou tertiaires à l'exclusion des commerces de détail). L'emprise définie pour le projet MAGEO impacte également le périmètre d'une ZAC « en cours » et plus particulièrement un « secteur privé constructible ».

- Dans le POS d'Armancourt, la mise en compatibilité du POS prévoit le reclassement des emprises de la « ZAC industrielle » concernées par le projet MAGEO en secteur de zone naturelle NB. Le dossier indique que le reclassement d'une partie de la ZAC en secteur NDr « n'impacte qu'un espace restreint non urbanisé de la Z.A.C. et ne modifie pas l'objectif de développement global de la zone » mais il est ensuite noté que la Communauté d'Agglomération de Compiègne a signalé que la surface du parc d'activités était réduite par les rescindements et qu'un projet de port fluvial était envisagé

La surface totale de zones urbaines ou à urbaniser à vocation économique supprimée et/ ou inscrite en emplacement réservé lors de la mise en compatibilité n'est pas précisée : il serait intéressant de connaître cette superficie n'étant plus disponible pour l'implantation d'activités. L'éventuelle ouverture à l'urbanisation d'autres terrains à vocation économique du territoire communal ou intercommunal permettrait de compenser la consommation de foncier à vocation amont... Le développement économique permis par le projet MAGEO ne devrait en effet pas être entravé par un manque de disponibilités foncières à vocation économique aux abords de la rivière.

Supprimer les références aux Zones à Dominante Humide et au projet de SRCE de Picardie

Les « Zones à Dominante Humide » ne constituent pas stricto sensu des enjeux environnementaux (document «Mise en compatibilité des documents d'urbanisme », pages 59, 290...). Les Zones à Dominante Humide sont une simple « hypothèse » de zones humides sans portée réglementaire. De plus, une cartographie des zones humides du territoire a été réalisée (Résumé non technique de l'étude d'impact, page 83). La CCIT Oise demande donc la suppression des références aux Zones à Dominante Humide présentes dans le dossier.

Le document « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » (page 26) indique pour les bords de l'Oise « Cette zone est notamment identifiée comme un corridor valléen multitrane par le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Picardie ». La CCIT Oise rappelle que le projet de SRCE de Picardie n'a jamais été approuvé et qu'il n'est donc pas opposable. De plus, la méthodologie utilisée pour définir les données de ce document a fait l'objet de critiques et de débats scientifiques restés sans réponse à ce jour. En outre, le projet de SRCE a été critiqué pour son manque de prise en compte des activités économiques. La CCIT Oise s'oppose donc fermement à toute prise en compte des données du projet de SRCE. De ce fait, la référence au projet de SRCE de

Picardie entraîne de manière automatique un avis défavorable sur le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil tel qu'il a été transmis à la CCIT Oise.

Remarques d'ordre technique :

Lever toute ambiguïté concernant l'impact du projet sur le port de Nogent-sur-Oise

Le dossier comporte une ambiguïté concernant une aire d'attente prévue dans le cadre du projet. En effet, le Résumé non technique de l'étude d'impact indique qu'au cours de la phase de travaux « à Nogent-sur-Oise, l'accès aux quais sera limité par la présence de la zone d'attente de l'alternat ». Or, il n'y a pas d'aire d'attente pour les alternats représentée dans les représentations du projet au niveau du port de Nogent-sur-Oise. De plus, le Résumé non technique de l'étude d'impact (page 168) note que le projet d'alternat de Creil de 2012 a été modifié notamment pour son impact sur l'activité économique et pour un impact hydraulique en lien avec un projet de réhabilitation de quais au niveau de la zone d'activités de Villers-Saint-Paul.

L'aire d'attente de l'alternat de Creil a donc été déplacée face à la plateforme de Villers-Saint-Paul. Il convient de lever toute ambiguïté dans le dossier en confirmant que l'aire d'attente de l'alternat de Creil se situera face à la plateforme de Villers-Saint-Paul comme cela est indiqué en page 155 du Résumé non technique de l'étude d'impact. À noter, il semblerait que le dossier confonde parfois les plateformes industrielles de Nogent-sur-Oise et de Villers-Saint-Paul.

Dans le bilan de la concertation, la partie relative à la définition du tracé indique pour le port de commerce de Nogent-sur-Oise « VNF a indiqué qu'un quai pourrait être directement impacté l'autre pourrait l'être dans son fonctionnement, car il correspond à une zone d'amarrage dans une zone d'alternat (cf. supra) ». Le document d'analyse des effets du projet précise pour les installations portuaires de la zone industrielle de Nogent-sur-Oise « impact limité - le chenal |gosse à plus de 20 m des fronts d'amarrage ». Les autres pièces du dossier n'évoquent pas l'« impact limité » du projet sur les installations de Nogent-sur-Oise. Il est absolument impératif de définir l'impact (même " limité " évoqué dans l'analyse des effets du projet sur les installations portuaires de Nogent-sur-Oise et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues pour éviter cet impact. À noter : compte-tenu de l'ambiguïté évoquée précédemment, il est possible que l'impact « limité » corresponde à un impact prévu lorsqu'une aire d'attente était prévue au niveau de Nogent-sur-Oise.

Concernant la mise en compatibilité du PLU de Nogent-sur-Oise, l'énoncé « Les bords de l'Oise [...] sont actuellement très urbanisés et peu valorisés. Des techniques de génie végétal permettront de protéger et valoriser les bords de l'Oise et ainsi répondre à un enjeu de valorisation des berges de l'Oise identifié par la commune de Nogent-sur-Oise » est à nuancer. En effet, les bords de l'Oise sont valorisés par une activité portuaire, les techniques de génie végétal et la valorisation envisagées devront donc être compatibles avec cette activité.

Prévoir l'aménagement de zones de retournement et de stationnement

Dans le cadre de sa participation à la concertation, la CCIT Oise souhaitait « que MAGEO intègre l'aménagement de zones de retournement et de stationnement entre les ports, car le besoin sera prégnant (les zones de stationnements sont peu nombreuses) ». Le besoin d'une aire de retournement a été rappelé lors d'une réunion de concertation. Pourtant, le dossier n'évoque pas de projets de zones de retournement : cette absence aura un impact négatif sur les possibilités de navigation. En matière de zones de stationnement, le dossier évoque l'aménagement d'une seule aire de stationnement - existante - avec quai d'accostage et connexion au réseau routier et électrique: les zones de stationnement pourraient donc manquer.

Préciser les incidences du projet pendant la période de travaux

Le dossier précise que la conception du projet a recherché l'évitement maximal de l'impact sur les réseaux et les infrastructures mais que « certains quais industriels, réseaux concessionnaires (secs ou humides), et infrastructures routières sont malgré tout impactés ». Les ouvrages impactés sont notamment des quais à déplacer ou à reculer (« Guerdin » à Compiègne, « Samin » à Moru-Pontpoint...) et des voiries. Le maître d'ouvrage (VNF) s'engage à reconstruire les infrastructures.

Selon le dossier, la durée des travaux sera de cinq ans en moyenne et n'excédera pas six ans. Pour les équipements et réseaux impactés par le projet (voirie routière, alimentation électrique...), le dossier n'indique pas explicitement si leur fonctionnement sera interrompu ou non au cours des travaux.

Or, des sites d'activités dont les voiries d'accès ou les réseaux d'alimentation seront impactés par MAGEO pourraient être perturbés par exemple par une rupture de l'alimentation électrique ou de l'accessibilité routière. De plus, l'enjeu logistique en matière fluviale ne s'arrête pas aux canaux mais concerne également les voiries permettant l'accès aux quais et aux ports (facilité d'accès, circulation fluide...). Il convient donc d'indiquer si l'accessibilité et l'alimentation des sites d'activités et des installations portuaires proches du projet seront maintenues au cours des travaux (si cela n'est pas le cas, il convient également de préciser les mesures de réduction et de compensation de cet impact). Par ailleurs, il conviendrait de préciser si le déplacement des quais utilisés par des activités entraînera ou non une interruption de l'utilisation des quais.

En matière de mesures de réduction et de suivi des impacts des travaux de mise en œuvre de MAGEO sur les activités, l'étude d'impact renvoie simplement le lecteur vers les mesures de réduction destinées aux populations riveraines (« bases travaux » temporaires, recherche de la solution technique la moins nuisante...). Le document n'identifie pas d'impacts résiduels et de mesures de compensation pour la disparition de foncier à vocation économique, alors que la consommation de terrains agricoles et forestiers ferait l'objet de mesures de compensation.

En matière d'activités présentant un risque technologique, le document F4 présentant l'analyse des effets du projet indique « Au niveau de la plateforme chimique d'Arkema des rescindements de courbes sont prévus au droit du site. Le chantier est donc susceptible d'impacter le fonctionnement de l'ICPE et par conséquent les risques identifiés dans le PPRT. Une discussion avec l'industriel devra être engagée avant tous travaux afin de s'assurer de l'innocuité de l'opération ». Le traitement de cet enjeu semble insuffisant, il convient de définir explicitement les mesures permettant l'absence d'impact du projet sur le fonctionnement de l'entreprise. À noter : sur le territoire du Meux, le dossier évoque un site Seveso (Uranie International) proche de l'Oise et de l'emplacement réservé défini pour MAGEO. En l'occurrence, l'emprise prévue pour le projet est très proche du site Seveso.

Autres remarques

Le scénario d'un tirant d'air de 7 mètres permettant l'emport de trois couches de conteneurs n'a pas été repris par le projet MAGEO : le scénario d'un tirant d'air de 5,25 m permettant le passage de deux couches de conteneurs a été préféré. Or, plusieurs acteurs économiques ont signalé au cours de la concertation la volonté de permettre le passage de trois couches de conteneurs dans le cadre du projet.

L'unique réponse du dossier à cette demande formulée par plusieurs acteurs économiques est un projet d'étude d'optimisation du gabarit pour étudier dans quelles conditions la navigation serait possible avec trois couches de conteneurs maritimes ISO standard avec les hauteurs de ponts existantes (Bilan de la concertation, page 27).

Les 19,3 km d'alternat du projet représentant une contrainte pour la circulation des bateaux, il conviendrait d'indiquer dans le dossier si la mise en place d'un alternat au niveau d'un port se traduit par une limitation des possibilités de développement du port à terme (impossibilité de création de nouveaux quais...). Par ailleurs, il conviendrait d'indiquer si la définition d'une aire d'attente au niveau de la « zone industrielle de Pont-Brenouille » (comptant une activité portuaire importante) aurait un impact sur les possibilités d'utilisation des quais de cette zone.

Le Résumé de l'Etat Initial de l'Environnement indique « de nombreux quais sont à ce jour inutilisés ». Des projets de réhabilitation peuvent toutefois exister comme cela est évoqué au niveau de la zone d'activités de Villers-Saint-Paul (Résumé non technique de l'étude d'impact, page 156).

Conclusion

Comme cela a été indiqué dans le cadre de la concertation, la CCIT Oise est favorable au projet MAGEO constituant un projet bénéfique et important pour le développement économique de la vallée de l'Oise et du département. Toutefois, la CCIT Oise émet un avis défavorable sur le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil tel qu'il a été transmis à la CCIT. Cet avis défavorable s'explique par la reprise de données du projet abandonné de SRCE de Picardie dans le dossier. En dehors de cet élément ayant justifié un avis défavorable, la CCIT Oise émet certaines observations sur le dossier : il convient notamment de clarifier certains points dans les pièces du dossier transmis, en particulier en matière d'impact prévu du projet sur le fonctionnement du port de commerce de Nogent-sur-Oise (géré par la CCIT Oise).

Direction Départementale des Territoires : 10 mars 2021

Contribution de la DDT à l'avis sur le dossier de DUP/MECDU du projet MAGEO

Par courrier en date du 3 février dernier, vous avez sollicité la contribution de la DDT à l'avis sur le dossier d'enquête préalable à déclaration d'utilité publique (DUP) relatif au projet MAGEO qui emporte à la fois mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet.

Pour mémoire, la DDT a déjà produit une analyse du dossier de DUP dans le cadre de la conférence inter-administrative (CIA) qui s'est déroulée en 2017, sur base du dossier initialement déposé par VNF la même année.

Suite au bilan de cette CIA et aux remarques et observations émises à cette occasion, VNF a produit un mémoire en réponse le 24 mai 2017.

Comme indiqué par VNF dans son dossier transmis à la préfecture en janvier dernier, compte-tenu de la tenue des Assises de la Mobilités ainsi que des discussions parlementaires relatives à la loi d'orientation des mobilités qui a été publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019, le maître d'ouvrage VNF a dû reporter l'enquête d'utilité publique initialement envisagée en 2017.

Aussi, pour la bonne information du public, mais aussi pour s'assurer d'un dossier d'enquête de qualité, VNF a fait le choix d'actualiser celui-ci afin de tenir compte de l'évolution du contexte du projet.

Dans ce cadre, veuillez trouver ci-après les observations formulées par la DDT sachant que comme l'indique VNF le dossier n'a que peu évolué.

Volet environnement :

Au stade de la DUP, le dossier n'appelle pas de remarque de la part de la DDT sur cette thématique. Il faut noter que VNF indique dans son dossier que l'étude d'impact du projet MAGEO sera actualisée dans le cadre du dossier d'enquête préalable à l'autorisation environnementale unique et permettra d'apporter des éléments plus détaillés.

Volet agricole :

Il convient de rappeler à VNF la nécessité de déposer une étude préalable dans le cadre de la compensation collective agricole après dépôt de l'étude d'impact actualisée. Pour mémoire, cette obligation découle de l'article 28 de la Loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014 introduit à l'Article L 112-1-3 du code rural l'obligation de produire une étude préalable pour le maître d'ouvrage d'un projet de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements susceptible d'avoir des conséquences négatives importantes sur l'économie agricole.

Cette étude comporte notamment les mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour ÉVITER et RÉDUIRE les effets négatifs notables du projet ainsi que pour COMPENSER (mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire).

Les projets soumis à ce dispositif doivent remplir cumulativement les conditions de nature, de consistance et de localisation :

- Condition de nature : Projets soumis à une étude d'impact environnementale
- Condition de localisation :
 - Zone A ou N délimitée par un document d'urbanisme opposable qui est ou a été affectée à une activité agricole dans les 5 années précédant la date de dépôt du dossier
 - Zone AU délimitée par un document d'urbanisme opposable qui est ou a été affectée à une activité agricole dans les 3 années précédant la date de dépôt du dossier
 - En l'absence de document d'urbanisme, sur toute surface agricole qui est ou a été affectée à une activité agricole dans les 5 années précédant la date de dépôt du dossier.
- Condition de consistance : La surface prélevée de manière définitive doit être supérieure ou égale à un seuil fixé par défaut à 5 hectares. Ce seuil par défaut est applicable à compter du 1er décembre 2016.

Volet habitat-logement :

Le dossier n'appelle pas de remarque de la part de la DDT sur cette thématique.

Volet urbanisme :

Depuis la CIA qui s'est déroulé en 2017, le SRADDET a été approuvé en août 2020.

Cela étant, le projet MAGEO est clairement identifié à plusieurs niveaux dans le document en question.

Le développement du fluvial est abordé dans le rapport de présentation et les objectifs du SRADDET. Même si le CSNE y est principalement identifié comme étant un véritable atout du territoire à valoriser et à prendre en compte, MAGEO en tant que prolongement du projet CSNE s'inscrit dans la même dynamique.

Ainsi, dans le parti pris n°1 de la région, orientation n°3, la page 67 du rapport de présentation indique : "Le réseau fluvial à grand gabarit des Hauts-de-France est en cours de mise à niveau et sera pleinement réalisé vers 2027 avec la mise en service du Canal Seine-Nord Europe et la mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil (Mageo)".

De même, en page 141 du rapport de présentation, le projet MAGEO est là encore clairement cité :

"Parallèlement à ce projet [CSNE], des travaux de recalibrage et de mise à grand gabarit de l'Oise, la Deûle, la Lys, de remise en navigation du canal Condé-Pommeroeul ainsi que des travaux d'agrandissement des écluses, financés par la Région et l'État, ont été entrepris depuis les CPER 2000-2006. Ils permettent la mise à grand gabarit de l'itinéraire fluvial Seine-Escaut"

Volet transports et déplacements :

Le dossier n'appelle pas de remarque de la part de la DDT sur cette thématique.

Volet mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) :

VNF indique que son dossier tient compte :

- de l'évolution des documents d'urbanisme intervenue depuis mai 2017,
- de l'évolution de la bande de DUP.

Le tableau en annexe reprend pour chacune des communes concernées :

- l'état actuel des documents d'urbanisme,
- les observations de la DDT par rapport aux modifications des documents d'urbanisme envisagées.

Il faut noter que certains de ces documents font actuellement l'objet de dévolutions mais que conformément à l'article L.153-56 du code de l'urbanisme, si une procédure de révision ou de modification en cours est susceptible d'être impactée par la procédure de DUP, il convient de suspendre lesdites révisions ou modifications au moment de l'ouverture de l'enquête publique DUP/MECDU et ce, jusqu'à la promulgation de l'arrêté de DUP.

Avis de l'ABF et de l'UDAP du 15, 27 février et 2 août 2017

En réponse à votre courrier du 6 juillet 2018 et des documents de mai 2017, vous trouverez, pour rappel, les différents avis de l'UDAP de l'Oise sur le projet MAGEO (copies des 15 février 2017, 27 février 2017 et 2 août 2017) qui restent applicables compte tenu de l'absence d'évolution du dossier sur ces points.

Avis de l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine 2 août 2017

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme doit intégrer les observations et prescriptions émises par l'Architecte des Bâtiments de France et l'UDAP 60, dans le cadre de la concertation inter administrative.

Il conviendra notamment de veiller à ce que les emplacements réservés prévoient les modifications et prescriptions paysagères.

Ainsi par exemple, sur la commune de Pontpoint, en page 415 du document relatif à la mise en compatibilité, l'emplacement réservé devra intégrer la conservation du tracé actuel de la berge, sur une longueur d'au moins 150 m, pour tenir compte de la protection MH du barrage, qui n'avait pas été intégrée dans les études. La réduction de l'emprise de cet emplacement réservé, côte barrage, serait à prévoir.

Sur la commune de La-Croix-Saint-Ouen, il conviendra de reboiser en rive droite, le Secteur Sud au droit de la zone de stockage de véhicules existante en limite avec Rivecourt, l'écran boisé existant étant à reconstituer.

Sur la commune de Creil, il conviendra d'une part de ne pas rogner l'île de Creil au droit du château et d'autre part de prévoir le maintien d'un alignement d'arbres en berges avec traitement qualitatif sans palplanches apparentes.

Sur la commune de Compiègne, il conviendra de traiter les berges de manière qualitative et de préserver la présence d'une île, dernier témoin du cours de l'Oise avant les aménagements modernes (ancienne île aux Rats).

En conclusion, l'avis de l'UDAP de l'Oise est identique à celui donné lors de la CLA. (avis des 5 février et 27 février 2017 dont copies ci-jointes).

Avis ABF et UDAP 15 février 2017

Le projet de Mise au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO), entre Compiègne et Creil, traverse de nombreux paysages et espaces protégés.

Un premier avis, formulé sous la forme d'une liste établie planche par planche et jointe en annexe, a été établi le 20 décembre 2016 et communiqué lors de la réunion de présentation de la concertation inter-administrative, tenue le 21 décembre 2016 en Préfecture de l'Oise.

L'ensemble des points et observations mentionnés dans cet avis doivent faire l'objet d'un traitement adapté lors de la mise au point du projet finalisé.

- Plusieurs sites protégés et monuments historiques sont concernés par le tracé.

Il est à noter que certains monuments ont été oubliés dans le report cartographique des servitudes de protection, et dans la liste des Monuments Historiques et leur report cartographique.

C'est notamment le cas du barrage de Sarron à Pont-St-Maxence (Barrage Derôme), dont il convient de préserver les abords et pour lequel l'étude ne tient pas compte de cette nécessité, du fait de cet oubli.

Sur ce secteur, il convient en amont du barrage de préserver le tracé actuel de l'Oise dans sa berge de la rive gauche. La variante proposée dans le dossier d'enquête préalable à la DUP n'est pas acceptable en l'état, et il convient de ce fait de revenir vers une variante proche de la variante n°2, étudiée en planche n°6 des tracés possibles (chap. 6 des documents DUP envoyés en consultation).

- D'autres secteurs nécessitent une modification afin d'assurer la préservation du patrimoine et de respecter les servitudes de protection.

Le secteur de l'ancien château royal de Creil, « un des plus excellents bâtiments de France », qui fait ainsi partie de la liste des plus prestigieux châteaux de la Renaissance, doit en particulier être préservé du rognement des quais et des arbres qui en agrémentent la vue.

La traversée centrale de Creil, dont la reconquête patrimoniale constitue un enjeu majeur vis-à-vis de la nécessaire attractivité qu'il convient de préserver et de développer pour ce centre-ville implique d'en préserver le cadre végétal existant.

Le chenal de navigation doit à cet égard préserver la rive gauche de l'Oise, en aval du Pont, et notamment les arbres assurant un écrin paysager. Le passage en zone d'alternat devrait prendre en considération ce point, non intégré à ce jour.

Le secteur central de Compiègne en Site Patrimonial Remarquable (SFR/ZPPAUP) doit enfin être également pris en compte, le rognement des berges en amont du pont Louis XV du côté de l'ancien petit canal aux glaces du Château de Louis XV (actuel port de plaisance), ne pouvant être accepté tel que proposé dans les variantes actuelles des tracés (cf. Planche n°1-Atlas cartographique F3), et nécessite la préservation du caractère végétalisé des berges.

En aval du pont Louis XV, il en est de même pour l'ancien quai qui doit être préservé de l'usage de palplanches et rester végétalisé. Le secteur correspondant en rive droite au débouché de l'ancien pont médiéval, actuellement traité en enrochements, devra prévoir un traitement spécifique du paysage, sans usage de palplanches apparentes. Un traitement naturel végétalisé, ou en pierre de taille pour les parties verticales, doit être prévu à cet égard.

Sur les autres secteurs du tracé soumis à servitudes de protection, (et dont certaines restent à compléter et actualiser dans la cartographie), il convient de prévoir un traitement naturel des berges, sans enrochements ni palplanches apparentes. La suppression ou la végétalisation des enrochements sera demandée.

Il en est de même sur les secteurs patrimoniaux repérés et indiqués dans l'avis remis lors de la réunion du 21 décembre 2016, notamment autour de l'ancien pont suspendu de la Croix St-Ouen, dont il convient de préserver les abords.

En conclusion, l'UDAP émet un avis défavorable sur le projet en l'état, pour les tracés concernant les espaces protégés de Compiègne, Creil et Pont-St-Maxence-Sarron, qu'il convient d'affiner pour éviter le rognement des berges trop important, actuellement envisagé et demande la prise en compte des prescriptions concernant les aménagements paysagers (végétalisation des berges, traitement qualitatif des quais et des ouvrages d'art, pontons, etc) de l'ensemble des secteurs à enjeu patrimonial et paysager.

ANNEXE : Avis et observations communiquées lors de la réunion du 21 décembre 2016 tenue en préfecture de l'Oise

Planche 1

- Profils proposés : P, T4.
- Remplacer les palplanches prévues par des maçonneries en pierre de taille locale (St-Maximin, Bonneuil en Valois). Prévoir de la pierre de dureté adaptée et d'épaisseur minimale de 20 cm.
- Préciser les enrochements des profils T4. En ville, les enrochements seront masqués par une couche végétale.
- Le pont de Solférino a été rebaptisé pont Louis XV.

Planche 2.

- Profils proposés : P (4 zones de palplanches), T3, T4.
- Remplacer les palplanches prévues.
- Préciser les enrochements des profils T3, T4 et prévoir de les masquer par un traitement végétalisé adapté.

Planche 3.

- Profils proposés : P, T3, T4, T5, T6.
- Préciser l'impact des palplanches et préférer le maintien d'un enrochement.

Planche 4.

- Profils proposés : T3, T5, T5, T7, T8.
- Le dévoiement de l'Oise de plus de 150 m semble trop important, avec de nombreux enrochements.
- prévoir des berges naturelles sans enrochements.

Planche 5.

- Profils proposés : P, T3, T4, T5, T6.
- Masquer les palplanches et les enrochements par un traitement végétalisé
- Les berges proches du pont suspendu de la Croix St-Ouen sont à préserver, ce secteur étant patrimonial (protection en cours). Il convient de limiter l'usage de palplanche, voir de le supprimer pour retrouver un aspect naturel des berges.

Planche 6.

- Profils proposés : P, T3, T5, T6.
- Prévoir un traitement naturel des berges.

Planche 7.

Ce secteur est particulièrement sensible et correspond au début du site inscrit de la vallée de la Nonette. Les berges sont naturelles et généralement en bon état.

- Profils proposés : T3, T4, T5.
- Il convient de supprimer les profils avec des enrochements et de prévoir de masquer par de la végétation le secteur où un enrochement limité s'avérerait nécessaire.

Planche 8.

Profils proposés : P, T3, T5.

- Prévoir un traitement naturel des berges.
- Il convient de supprimer les profils avec des enrochements et de prévoir de masquer par de la végétation le secteur où un enrochement limité s'avérerait nécessaire.

Planche 9.

- servitude patrimoniale : il manque le monument historique : « Site Néolithique », aux lieux-dits « Le Poirier », « Le Jonquoire », « Le pont de Pierre », « La ferme de l'Evêché », « l'Île aux Prêtres (site néolithique), ISMH par arrêté du 5 mars 1998.

- Profils proposés : T3, T4, T5, T7, T8.

- Le chenal empiète sur le MH de l'Île aux Prêtres (site Néolithique) et le site inscrit de La Vallée de la Nonette. Il conviendra de revoir le tracé au droit du monument en préservant celui-ci. Un tracé plus court reprenant l'ancienne trace de l'Oise pourrait être envisagé selon l'étude historique, patrimoniale et archéologique à prévoir.
- Masquer les enrochements par un traitement végétalisé. Par ailleurs, l'aire d'attente de Sarron devrait être étudié de manière à permettre sa parfaite insertion paysagère. Un point sera fait à cet égard.

Planche 10.

- servitude patrimoniale : il manque le monument historique : « barrage Derôme à Sarron », classé MH en 2015.
- Profils proposés : P, T3, T4, T7, T8.
- Le barrage de Sarron comme indiqué plus haut est un monument historique classé, il ne sera en aucun cas modifié.
- Le tracé au droit de Sarron sera revu en conservant le cours existant (sans T8), en site inscrit et abords MH.
- Etant en zone d'alternat, les courbes peuvent être réduites et le lit de l'Oise non modifié (rayon minimum de 360 m).
- La rive gauche en amont du barrage devra rester naturelle sur au moins 500m et avec son tracé actuel permettant d'en comprendre l'implantation. Les palplanches neuves devront être discrètes ou remplacées par de la pierre de taille.

Planche 11. .

- Les abords du monument historique du château de Beaurepaire: le périmètre indiqué est trop petit, il doit englober la rive gauche sur une longueur de 500 m.
- Profils proposés : T3, T4, T5.
- Il convient de conserver à ce secteur son aspect naturel sans enrochements .

Planche 12.

- L'abbaye de Chaalis possédait au Moyen âge une maison dite « maison du passeur » au droit de Brenouille. Il convient d'adapter le projet pour préserver la lecture historique de cet ancien passage de traversée de l'Oise devenu un bac.
- Profils proposés : T3. T4.
- Minimiser le dévoiement de l'Oise.
- Préciser le projet de la digue de Verneuil et prévoir la berge naturelle sans enrochement apparent

Planche 13.

- servitude patrimoniale : il manque le monument historique du « Camp du Tremblay » - Plate forme supérieure (cad D 13 à 34) : classement par arrêté du 4 mai 1950.
- Profils proposés : T3, T4.
- Traiter les berges d'une manière naturelle et masquer les enrochements.

Planche 14.

- Profils proposes : P, T4.
- Le secteur de l'ancien château royal de Creil « un des plus excellents de bâtiments de France » est à préserver. Le projet prévoit de rogner la berge végétalisée au droit du château et de disposer des enrochements et des palplanches. Il conviendra de supprimer les enrochements ou de les masquer par de la végétation. Le traitement du quai haut sera réalisé en pierre de taille locale et non en palplanches.
- Le site inscrit de l'île de Creil ne sera pas modifié (zone d'alternat facilitant les manœuvres des péniches).

Planche 15.

- Profits proposes : P.
- Conserver le traitement naturel là où il existe.

Site d'écêtement des crues de Verneuil-en-Halatte

- Afin d'apprécier son impact dans le paysage en espace protégé, présenter l'état actuel et projeté avec des vues d'insertion paysagère.

Ouvrages d'art

(La hauteur libre est de 5,25 au-dessus de l'eau)

- il est noté que les 2 ponts routiers du Bief de Venette ne comporteront pas de protection (Solferino-Louis XV, nouveau pont).
- Pour les autres ouvrages où une intervention est prévue :
 - . Les caissons de palplanche du pont du Meux seront à remplacer par des dispositifs plus discrets.
 - . Les Duc d'Albes de l'ancien pont de Creil sont à améliorer dans leur traitement architectural,

. Les glissières du pont du Meux, du pont de Lacroix-St-Ouen. du pont de Pont-St-Maxence, de la passerelle Jean Bondi de Verneuil-en-Halatte, Pont de Creil, de l'ancien pont de Creil, seront remplacés par des renforcements en pierre ou des dispositifs plus discrets, à intégrer architecturalement.

Reconstitution des Berges

- Compiègne : la suppression de l'île aux Rats devrait être compensée par une vraie île ou des vrais îlots et non un radeau dont la durée de vie est incertaine.

Sites à fort potentiel paysager et écologique

- promenade de Compiègne : remplacement des palplanches par de la pierre de taille locale (St-Maximin, Bonneuil en Valois).
- jardins de Creil : remplacement des palplanches par de la pierre de taille locale (St-Maximin, Bonneuil en Valois) ou une berge d'aspect naturelle. Préciser le projet, présenter une coupe.

Ensemble des travaux de rectification du tracé et de rescindement

- Ces travaux sont cartographiés de façon approximative ne permettant que difficilement de comprendre le futur tracé de l'Oise et la rectification des méandres.

- Préciser le tracé du projet, les vastes zones T3 et T5 présentées seront complétées avec le futur tracé du chenal.

En conclusion, le STAP souhaite être associé à la mise au point de ce projet qui est en l'état incompatible avec la préservation du patrimoine, des sites et des paysages sur de nombreux secteurs.

Avis de l'ABF du 27 février 2017, Complément à l'avis du 15 février 2017

Compiègne : Ile aux Rats :

Cette île est incluse dans le périmètre du Site Patrimonial Remarquable (ZPPAUP) de Compiègne et est dans le champ de visibilité des anciennes fortifications de Compiègne.

Il convient d'en préserver le paysage et la solution proposée d'un radeau en substitution ne donne pas satisfaction. Nous préconisons de ce fait de prévoir par exemple la création d'une petite île artificielle décalée de l'île actuelle, si son maintien en place s'avère impossible.

Un batardeau pourrait être créé à cet égard et permettrait de recréer un îlot planté de manière naturelle, rappelant ainsi la présence de cette dernière île de l'Oise, les autres ayant déjà été supprimées.

e) Réunion d'examen conjoint du 15 mars 2021

Monsieur Sébastien Lime (secrétaire général de la préfecture) introduit la séance en remerciant les participants à la réunion d'examen conjoint qui se déroule en visioconférence depuis la salle de l'hémicycle de la préfecture

Madame Claire Chabrier Gay (voies navigables de France) rappelle les contours et enjeux du projet de mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) et précise l'objet de la réunion, à savoir l'examen détaillé des mises en compatibilité des documents d'urbanisme nécessaires à la réalisation du projet MAGEO. Les autres sujets ont été ou seront abordés au cours de réunions avec les communes concernées. Les observations déjà faites ou qui le seront à cette occasion seront intégrées dans les études de phase PRO

Les personnes publiques associées ont été destinataires de l'ensemble du dossier le 3 février dernier et ont été invitées à formuler leur avis et leurs observations éventuelles dans la perspective de cette réunion. Dix d'entre elles ont rendu un avis, qui sera annexé au procès verbal de la réunion, éléments qui viendront compléter le dossier d'enquête publique

Mme Christelle GARCIA (bureau d'étude INGEROP) présente en détail les mises en compatibilité, commune par commune. Il est rappelé que 12 PLU communaux et le PLUi de l'agglomération de la Région de Compiègne nécessitent une mise en compatibilité afin de rendre le projet possible. La commune de Beaurepaire ne dispose pas de document d'urbanisme et reste pour l'heure soumise au RNU et la commune de Nogent-sur-Oise présente quant à elle un PLU compatible avec le projet,

Pour les communes concernées; la mise en compatibilité des documents prendra effet avec la déclaration d'utilité publique du projet MAGEO.

1. Brenouille

Un emplacement réservé (ER) est créé et le règlement de la zone Ul est modifié pour autoriser explicitement le projet.

2 Creil

La surface de l'ER n°13 dédié à la mise en œuvre du projet MAGEO est modifiée pour la faire correspondre aux emprises du projet et est intégrée dans la zone Na

M. Francis LE PAPE (commune de Creil) indique que l'emplacement de cet ER a été exclu des zonages Uh, Nb, Ut et Ua mais n'est pas encore intégré à la zone Na.

Mme GARCIA indique que cette intégration dans la zone Na se fera au moment de la déclaration d'utilité publique. Il n'y a pas d'action à réaliser de la part de la commune.

Mme Anne MAGNEZ (direction de l'aménagement - commune de Creil) demande si les espaces en question seront entretenus par VNF lorsqu'ils seront intégrés dans la zone Na dédié à l'Oise.

Mme CHABRIER-GAY indique que l'entretien est réalisé par VNF dans le seul périmètre du domaine public fluvial

3. Houdancourt

L'ER n°6 dédié au projet MAGEO est modifié pour correspondre aux dernières emprises du projet.

M. Vincent SAMAIN (chambre de commerce et d'industrie de l'Oise) demande si l'ajout dans les règlements des différents PLU que « sont admises mais soumises à conditions particulières (certaines) occupations et utilisations du sol » autorisera la reconstruction de certaines infrastructures telles que les quais et les voiries impactés par le projet.

Mme CHABRIER-GAY précise, qu'à ce stade le dossier n'est pas suffisamment avancé pour lui permettre de répondre dans le détail sur les éventuelles reconstructions des ouvrages existants et leur future implantation

M. Stanislas BARTHELEMY (Maire de Longueil-Sainte-Marie) relève un problème au niveau de la zone entre les points kilométriques PK 77-78 située en limite des communes d'Houdancourt et de Longueil-Sainte-Marie où une compensation écologique est prévue au niveau d'un quai où transite pour l'heure un grand nombre de marchandises.

Par ailleurs, une carrière utilise la voie fluviale pour l'acheminement des agrégats. Il ne lui semble pas envisageable que le transport par barges laisse place à un transport par camions.

M. SAMAIN s'inquiète de l'impact du projet sur l'activité économique et demande si les infrastructures incluses dans le périmètre du projet pourront continuer à fonctionner durant les travaux d'aménagement, même en mode dégradé. Il est essentiel par ailleurs que les entreprises devant délocaliser leur activité dispose d'un interlocuteur et que des solutions collectives puissent être trouvées.

Mme CHABRIER-GAY répond qu'il n'est pas exclu qu'il y ait des déviations pendant la phase travaux. Ainsi pour les liaisons piétonnes, cyclables et routières des déviations pourraient être mises en place.

Une concertation a été menée très tôt avec les entreprises au travers d'un certain nombre de réunions bilatérales et celles qui devront délocaliser leur activité ont été prévenues dès le début des études. S'agissant du problème de la carrière et des quais de chargement, il lui est difficile de s'engager sur le maintien de l'accès par voie fluviale au stade d'avancement du dossier.

4 Longueil-Sainte-Marie

Le plan de zonage est modifié afin d'exclure les emprises du projet MAGEO des zones Ul et UY et de les intégrer dans la zone Nir. Le périmètre de la ZAC est très légèrement réduit afin d'en exclure les emprises du projet MAGEO. Un ER est créé.

Mme Bénédicte LEFEBVRE (Communauté de communes de la Plaine d'Estrées) note que le périmètre des emprises n'est pas suffisamment précis et demande si les ER se situent uniquement sur l'emprise de l'Oise. Elle souhaite obtenir des précisions sur l'éventuelle pose de palplanches au niveau de la ZAC

Mme GARCIA répond que les limites de la ZAC sont délimitées à gros trait dans le PLU et l'épaisseur du trait est réduite au niveau de la zone en question pour permettre de mieux la visualiser. L'ER en question empiète uniquement au droit de l'épaisseur du trait.

Mme CHABRIER-GAY rappelle qu'une ouverture a été faite en réunion avec les élus de l'agglomération sur la pose des palplanches et qu'une réunion a lieu le 22 mars avec la commune pour présenter des plans plus détaillés

5. Montataire

Le dossier de mise en compatibilité prévoit de créer un ER et d'exclure les emprises du projet de la zone UI afin de les intégrer à la Zone N dont le règlement sera modifié

M. SAMAIN revient sur les observations formulées par la CCI et notamment sur le fait que le reclassement en zone N des emprises du projet, actuellement situées en zones U ou AU, pourrait empêcher, dans l'attente de la réalisation effective du projet, des éventuelles constructions ou aménagements répondant à des besoins des entreprises et compatibles avec un ER destiné au projet fluvial, Il s'interroge également sur l'entretien de ces emprises,

Mme GARCIA précise que le lit de l'Oise n'a pas vocation à rester intégré à la zone UI. La commune a tout intérêt à ce que les aménagements envisagés s'inscrivent en cohérence avec le projet MAGEO, et à tout le moins à ce que le zonage du PLU prenne en compte la zone réservée à l'Oise.

Mme CHABRIER-GAY rappelle que le zonage n'implique pas l'entretien

6 Pont-Sainte-Maxence

La modification du plan de zonage et la création d'un ER ne soulèvent pas d'observation,

7. Pontpoint

La modification du plan de zonage, du règlement de la zone N et la création d'un ER n'appellent pas d'observation

8 Rhuis

Le dossier de mise en compatibilité prévoit la modification du règlement du secteur Ni et du sous-secteur Nic et la création d'un ER. Ces points n'appellent pas d'observation.

9. Rieux

Le règlement de la zone N est modifié.

M. Marc MOUILLESEAUX (maire de Rieux) rappelle qu'une modification du PLU est en cours.

Mme GARCIA indique que la procédure est suspendue mais que la commune peut d'ores et déjà intégrer la modification liée au projet au sein de son PLU, qui sera opposable une fois le projet déclaré d'utilité publique.

10 Rivecourt

Le règlement du sous-secteur Ngl est modifié pour y autoriser le projet MAGEO et un ER est créé. Ces points n'appellent pas d'observation.

11 Verneuil-en-Halatte

Le plan de zonage au droit des zones UE et 1AUa est modifié pour intégrer les emprises du projet liées à l'élargissement de l'Oise et à l'aménagement de la digue au secteur NL de la zone N. Ces points n'appellent pas d'observation.

12. Villers-Saint-Paul

Un ER est créé et ne soulève pas d'observation.

13 Agglomération de Compiègne

Il s'agit de faire évoluer sur le plan de zonage, les limites de la zone N afin d'y inclure les parcelles concernées par l'élargissement de l'Oise (modification du plan de zonage au droit des zones Nh, NI2, A, UC1.1, UE, UEt, UEm, UY, UR1.1, UR1.2 et 2AU afin d'inclure les emprises du projet à la zone N) et le règlement des zones N, Nh, NI1, NI2, A, UC1.1, UC1.2, UC1.3, UC1.4, UC2.1, UC2.2, UC4.2, 1AUC3.1, UE, UEs, UEt, UEm et UP est modifié afin d'autoriser explicitement le projet MAGEO,

Le dossier de mise en compatibilité prévoit par ailleurs le déclassement d'environ 57 018 m² d'espaces boisés classés (communes de Jaux, Armancourt, Le Meux et Verberie) et huit nouveaux ER sont créés (un sur chaque commune concernée : Margny-les-Compiègne, Compiègne, Venette, Jaux, Armancourt, Lacroix-Saint-Ouen, Le Meux, Verberie) d'une superficie totale de 424 874 m² correspondant aux emprises du projet (la liste des ER est actualisée par l'ajout d'un nouvel ER sur chaque commune).

Le périmètre des ZAC impactées par les emprises du projet sur les communes de Margny-les-Compiègne, Compiègne, Armancourt et Le Meux est réduit et les secteurs dédiés à la « réalisation d'espaces libres, plantations, aires de jeux et de loisirs » sont réduits au niveau des emprises du projet à Compiègne.

Les voies de circulation à créer, modifier ou conserver sur les communes de Venette et Le Meux sont supprimées car impactées par les emprises du projet MAGEO.

M. Jérôme ALLIOUX (agglomération de la Région de Compiègne) note que les ER présentés, alors que le dossier n'est qu'en phase d'avant-projet, empiètent sur un certain nombre de fonds privés, notamment d'entreprises, entraînant l'inconstructibilité des terrains et l'impossibilité pour celles-ci de s'agrandir. La pose de palplanches permettra de réduire les emprises au moment de la phase PRO et il se demande quelle solution peut être adoptée pour ne pas empêcher le développement des entreprises durant cette étape intermédiaire. Il se demande si les entreprises pourront user du droit de délaissement.

Mme CHABRIER-GAY précise que le projet sera finalisé au courant de l'été 2021. Les ER sont donc présentés sur la base de l'avant-projet, comme l'est le dossier de DUP. Les ER seront figés au moment de la déclaration d'utilité publique, soit au plus tard en avril 2022. Il n'est pas possible pour l'heure de dire si les ER seront levés, même s'ils pourront effectivement l'être à l'issue des travaux, VNF souhaitant uniquement réaliser le projet MAGEO et ne pas rester propriétaire de terrains qui ne lui seraient pas utiles.

M. Vincent RENON (Préfecture de l'Oise) rappelle que cette réunion d'examen conjoint est une étape obligatoire avant le lancement de l'enquête publique, même si le dossier, à cette étape, reste appelé à évoluer. Les avis des PPA et les observations formulées dans le cadre de cette réunion viendront compléter le dossier d'enquête publique.

M. Thierry FRAYON (Entente Oise-Aisne) souligne que l'Entente Oise-Aisne est propriétaire d'un certain nombre de digues et d'ouvrages protégeant les zones urbanisées qui devront être maintenues dans le cadre du projet MAGEO.

M Jean-Lucien Guenoun {Architecte des Bâtiments de France) indique qu'il a transmis son avis sur le sujet d'intégration du projet en site protégé.

Mme CHABRIER-GAY indique que l'avis de l'ABF a bien été reçu mais que le maintien de l'intégralité des ouvrages existants n'est pas nécessairement garanti. C'est ainsi qu'il n'est pas possible de maintenir l'île aux Rats dans la mesure où elle se trouve dans le chenal de navigation.

M. ALLIOUX relève que les ER ont un impact important sur les chemins de halage bordant l'Oise et souhaite savoir si la pérennité des différents cheminements, pour certains situés en espaces boisés classés, sera garantie dans le cadre des travaux qui seront réalisés.

Mme CHAERTER-GAY rappelle que VNF rétablira bien les cheminements existants impactés par le projet.

Mme Sidonie MUSELET (maire de Jaux) demande comment se fera la compensation des espaces boisés classés situés sur le territoire de la commune et impactés par le projet.

Mme GARCIA indique que la compensation se fera à l'échelle globale du projet et non commune par commune. Si le projet MAGEO prévoit ainsi la restauration de 29 hectares d'espaces boisés, les reboisements ne se feront pas nécessairement sur les communes concernées. Ces éléments, qui ne sont pas pour l'heure précisément définis, seront fournis dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale qui sera déposé fin 2021 et soumis à enquête publique en 2022.

M SAMAIN souhaite obtenir des précisions sur la reconstruction des infrastructures impactées et le périmètre de prise en charge. Il note qu'un certain nombre de zones d'activités se retrouvent dans l'emprise du projet et demande s'il a été procédé à une évaluation précise des surfaces à vocation économique impactées et si un interlocuteur a été désigné au sein de VNF pour accompagner les entreprises.

Mme GARCIA indique qu'il n'a pas été établi d'état global des surfaces économiques impactées par le projet, mais que pour autant la présentation annexée liste dans le détail toutes les surfaces impactées, quelle que soit leur nature

Mme CHABRIER-GAY précise que les cheminements piétonniers et les voiries situées dans le périmètre du projet et directement impactées seront rétablies par VNF. S'agissant des quais, de la voirie industrielle et du choix de l'aire de stationnement Vb, elle propose d'évoquer ces sujets à l'occasion des échanges à venir dans la mesure où ils ne concernent pas directement la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Par ailleurs, Mme Juliette DUSZYNSKI, au sein du service Développement de VNF est plus particulièrement chargée de l'accompagnement des entreprises.

Mme Martine LIETIN (commune de Verberie) soulève le problème de la station d'épuration, qui se retrouve en ER, et celui de la reconstruction et de l'entretien du mur du château

Mme CHABRIER-GAY rappelle qu'il est prévu la mise en place de palplanches pour réduire l'emprise du projet et ne pas impacter les zones urbaines denses. La garantie de parfait achèvement d'un an sera en outre applicable à tous les marchés de travaux.

Par ailleurs s'agissant de l'empiètement sur le périmètre de la station d'épuration de Verberie, il sera possible de traiter par voie de convention le sujet des éventuelles interventions sur les installations durant la phase travaux, si ces cheminements étaient modifiés. Ces éléments seront précisés à l'occasion de la prochaine réunion prévue le lundi 22 mars.

M. RENON rappelle que le projet MAGEO est au stade d'étude et que les précisions seront apportées quand les études PRO seront finalisées au cours de l'été, après l'enquête publique

Mme Judith LIARD (Chambre d'Agriculture de l'Oise) souhaite avoir la confirmation que l'impact sur le foncier agricole reste bien de 67 hectares, comme indiqué dans l'avant-projet, et que les éléments présentés dans le cadre de cette réunion ne viennent pas augmenter la surface agricole impactée.

Mme CHABRIER-GAY précise que la réunion d'aujourd'hui ne traite que de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, Les ER et emprises qui sont présentés en détail dans le cadre de la réunion MECDU ont déjà été prises en compte et ne viennent pas s'ajouter aux surfaces agricoles impactées par le projet (AVP),

Il est rappelé que les questions et les observations des collectivités peuvent être consignées sur les registres au moment de l'enquête publique ou par le biais de délibérations du conseil municipal transmises à la commission d'enquête.

M. BARTHELEMY note que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme vient fortement impacter le droit de propriété sur les emprises concernées

M. RENON rappelle qu'il s'agit dans un premier temps de déterminer l'utilité publique du projet sur la base d'un périmètre d'emprise qui n'est pas nécessairement totalement figé. Dès lors qu'un certain nombre de documents d'urbanisme ne sont pas compatibles avec l'emprise du projet telle qu'actuellement délimitée, leur mise en compatibilité est un préalable indispensable au déroulement de la procédure

Le dossier va faire l'objet d'une enquête publique menée par une commission d'enquête qui rendra un rapport sur la base duquel sera pris un arrêté de DUP. Pour autant, l'emprise du projet sera encore précisée, dans le cadre

notamment de l'enquête parcellaire à venir, qui sera suivie d'un arrêté de cessibilité permettant à VNF de procéder aux acquisitions foncières par voie amiable ou, le cas échéant, par voie d'expropriation.

En l'absence de remarques ou observations complémentaires, la séance est levée à 13h00.

e) Observation du public

Dans les tableaux au PV des observations joints en annexe (1 pour les remarques sur registres papier et 1 pour les remarques sur le site dématérialisé) figurent les remarques synthétisées et affectées par thématique.

Les thématiques retenues sont les suivantes :

N°	Thèmes		Nb de citation
1	Concertation et engagements	bilan et recensement	29
2	Préservation des milieux	naturels, urbains, impact sur les nappes	34
3	Les berges	type, protection, entretien, batillage, vibrations	22
4	Sédiments et déblais	gestion, évacuation, réutilisation terre végétale	11
5	DAE, Projet	emprises, impact sur les réseaux, ports, quais	52
6	Compensations	par nature, répartition par communes, sur le tracé	15
7	Usage de l'eau	pontons, pêche, nautisme	14
8	Points particuliers	site d'écrêtement, Ets Guerdin, Ets Lafarge	5
9	Chantier	travaux, nuisances, raccordement des rus	12
10	Nuisances	sonore, vibration, inondation	25
11	Financier	expropriation, participation, compensation	20

Après regroupement des observations, il est possible de résumer les questionnements et remarques ainsi :

1) Concertation et engagements

Il a été déploré les "stop and go" dans la conduite de ce projet. Après la concertation de 2017/2018 il y a eu un arrêt, puis une reprise à un rythme soutenu en fin d'année 2020 et début 2021. Les élus font remarquer que les observations de 2017 n'ont pas été prises en compte et affichent une certaine méfiance vis-à-vis du maître d'ouvrage

Réponse du Maître d'ouvrage :

Le projet MAGEO consiste à aménager sur 42 km la rivière Oise entre Compiègne et Creil afin qu'elle puisse accueillir des convois au gabarit européen Vb, c'est-à-dire des bateaux d'une longueur de 180 m, d'une largeur de 11,40 m et transportant jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises. Le tracé du projet traverse 22 communes dans le département de l'Oise, c'est donc un grand projet qui présente une opportunité d'aménagement du territoire. Le projet MAGEO s'inscrit dans un programme global de liaison fluviale au gabarit européen, la liaison Seine-Escaut, destinée à relier le bassin de la Seine au bassin de l'Escaut.

Depuis le début du projet MAGEO, VNF, maître d'ouvrage du projet a souhaité travailler avec le territoire, avec les élus, les associations, les usagers, conscient de la nécessité d'enrichir le projet des remarques des parties prenantes.

a. Historique concertation :

Le projet MAGEO a fait pour la première fois l'objet d'une consultation élargie des acteurs du territoire entre octobre 1997 et mai 1998.

Cette consultation, à l'initiative de VNF, a donné lieu à 58 réunions avec les collectivités territoriales (communes, conseils généraux, syndicats de communes), les administrations, les associations et les acteurs économiques.

La Commission Nationale du Débat Public saisie par VNF a décidé, le 6 juillet 2011, d'organiser une concertation réglementaire encadrée par un garant. Celle-ci s'est déroulée du 10 janvier au 15 février 2012, avec notamment 7 réunions publiques. La démarche de concertation continue s'est déroulée pendant les études d'avant-projet avec des ateliers thématiques réunissant plus de 100 participants et de nombreuses réunions avec les parties prenantes. Les agglomérations ont été rencontrées à plusieurs reprises dans cette période. Les études d'avant-projet ont été finalisées en 2014, puis validées par le directeur général de VNF le 30 mars 2015, et par le secrétaire d'État en charge des transports le 16 février 2017.

Une réunion avec l'ensemble des élus concernés par le projet a été organisée début 2017. À l'issue de cette réunion, VNF a rencontré de manière bilatérale l'ensemble des 22 communes du projet, du 8 mars au 30 juin 2017. Parmi les sujets abordés : présentation de l'AVP notamment les aménagements (berges, pontons, balades, cheminements, entretien...) ; la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU, PPRI...) ; les emprises, la trajectographie et les rescindements ; les réseaux et voiries ; les entreprises locales, les emplacements des bateaux à quai, etc.

b. Historique sur l'enquête publique préalable à la DUP :

Un premier dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique a été déposé en mai 2017 en préfecture de l'Oise, sur la base du dossier d'AVP, enquête qui s'est vue décalée pour 2 motifs principaux :

Le gouvernement a décidé, le 1er juillet 2017, de marquer une pause sur les grands projets d'infrastructures, afin de lancer les Assises de la mobilité. Ces annonces ont stoppé l'instruction du dossier d'enquête d'utilité publique du projet MAGEO et les réunions avec les élus. En février 2018, les conclusions du Comité d'Orientations des Infrastructures (COI) ont mis en évidence la priorité que représentait la réalisation du projet MAGEO au niveau national.

Suite à ces conclusions, l'instruction du dossier d'enquête DUP a pu être reprise. En particulier, le dossier DUP/MECDU a été adressé aux personnes publiques associées, dont les communes, afin de recueillir leur avis sur le dossier MECDU et de préparer la réunion d'examen conjoint prévue fin 2019.

Cette instruction n'est pas allée à son terme afin d'éviter toute concomitance avec les discussions parlementaires autour de la future Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) et les discussions avec les élus ont à nouveau été stoppées jusqu'à ce que la LOM soit publiée le 26 décembre 2019. L'exposé des motifs de la LOM a prévu la réalisation de MAGEO sur la période 2023-2027, en cohérence avec la mise en service du secteur Sud du canal Seine-Nord Europe.

Suite au confinement puis aux élections municipales, une reprise de contact importante avec les élus a été effectuée au second semestre 2020.

En amont de l'enquête publique pour obtention de la DUP qui s'est déroulée du 27 mars au 29 avril 2021 de nombreuses réunions ont eu lieu à destination des élus et des usagers pour faire le point sur l'impact et sur l'intégration du projet dans les territoires, ces réunions se sont déroulées comme suit :

- Trois réunions d'information et d'échanges territoriales à destination uniquement des élus concernés par le projet en 2020

Mercredi 25 novembre 2020, avec les élus des sous-préfectures de Senlis et de Clermont (36 participants)

Mercredi 2 décembre 2020, avec les élus de la sous-préfecture de Compiègne (31 participants)

Lundi 7 décembre 2020, à destination des élus des collectivités situées en aval du projet MAGEO (18 participants)

Ces réunions ont été territorialisées, c'est-à-dire, découpées en trois secteurs, afin de rassembler des élus aux enjeux de territoire similaires. De plus, bien que le projet se développe uniquement sur le territoire du département de l'Oise, des questions étant posées par des associations du Val d'Oise, VNF a souhaité également convier les élus du Val d'Oise concernés par le projet à une réunion d'information spécifique.

- Deux réunions publiques avec interventions d'experts lors de tables rondes en 2020

Mardi 8 décembre 2020, de 18h à 20h (65 inscrits, 85 participants) Mercredi 16 décembre 2020, de 18h à 20h (107 inscrits, 82 participants)

- Des rencontres ciblées sur les territoires avec les élus début 2021 :

Début 2021, avec les élus des communes concernées et les services de l'agglomération :

- Deux réunions se sont tenues avec l'agglomération de Creil, dont une visite de terrain ;

- Trois réunions ont été organisées avec l'agglomération de Compiègne, chacune ciblée sur une partie de l'agglomération avec les maires des secteurs concernés. Une nouvelle réunion s'est tenue sur le sujet paysage mi-mai.
- Une bilatérale a eu lieu avec la commune de Verneuil-en-Halatte
- Un point a été fait avec les services du département en mai sur les sujets bâtiment et ouvrages

- Quatre réunions thématiques avec les acteurs du territoire se sont tenues sur l'hydraulique (10 participants), sur l'agriculture (15 participants), sur l'environnement (28 participants) et sur les usages de la rivière Oise (44 participants).

Après l'enquête publique, au rendu des études de niveau projet de maîtrise d'œuvre, les résultats des études seront présentés aux élus comme VNF s'y est engagé.

c. Communication autour du projet MAGEO :

VNF a accompagné les élus en leur remettant un support de communication (un vade-mecum ainsi qu'une plaquette présentant le projet dans ses grandes lignes pour les aider à répondre aux questions sur le projet).

L'actualisation du site internet mageo-concertation.fr est régulièrement réalisée avec la possibilité de poser des questions et avec réponses assurées par VNF. Cette concertation se poursuivra. En outre, le projet sera à nouveau soumis à enquête publique dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale unique avec un dépôt prévu fin 2021-début 2022.

VNF est conscient de la nécessité d'intensifier les échanges avec les élus. Ce travail a été largement engagé et renforcé depuis septembre 2020.

d. Engagements de VNF :

Les 28 engagements pris par VNF après la concertation de 2012, font toujours l'objet d'un suivi dans le cadre de la conception du projet, l'objectif étant qu'ils soient respectés.

Dans son rapport du 3 mars 2021, le garant de la concertation a rappelé ces engagements tout en précisant que « les diverses interruptions du projet pour les raisons rappelées ci-avant n'ont pas facilité le suivi des obligations que VNF s'était fixées et certaines ne pourront être atteintes qu'avec les études de projet (dite études PRO). »

Ces engagements sont rappelés dans le tableau suivant :

Thèmes	Engagements 2012 de VNF	Traduction des engagements
	Mettre en ligne des études sur le diagnostic des berges et l'impact du batillage.	Engagement réalisé pendant la concertation.
	Actualiser le diagnostic des berges.	Engagement à réaliser avant les travaux.
	Poursuivre et développer les partenariats locaux pour la gestion des berges.	VNF incite les collectivités compétentes à constituer des syndicats mixtes pour l'entretien et l'aménagement des berges.
	Préciser les aménagements de berges dans le dossier d'étude d'impact soumis à enquête publique.	Description des aménagements des berges présente dans le dossier d'étude d'impact (pièce F2).
	Mener des études acoustiques.	Etude acoustique réalisée et intégrée à l'étude d'impact, en cours d'actualisation.

ENVIRONNEMENT	Poursuivre les échanges avec le monde agricole pour mesurer les conséquences du projet MAGEO.	Un diagnostic agricole a été réalisé en 2015 par la chambre d'agriculture de l'Oise. Par ailleurs, VNF a saisi la CDAF en 2012 qui a instauré la constitution d'une CIAF et de deux CCAF sur l'ensemble du territoire concerné par le projet MAGEO. Ces commissions se réuniront après l'enquête d'utilité publique. VNF s'est rapproché de la SAFER pour constituer des réserves foncières si des opportunités se présentent. Plusieurs mises en réserves ont été réalisées en 2019 et 2020.
HYDRAULIQUE	Poursuivre les études pour obtenir la neutralité hydraulique du projet jusqu'à la confluence avec la Seine.	Etudes réalisées par ARTELIA et mises en ligne sur le site de la concertation de MAGEO.
Mettre en ligne une étude complémentaire de « recherche de compensation des incidences hydrauliques de la mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil », dès sa validation.	L'avis de l'Entente Oise Aisne a été sollicité sur l'ensemble des études liées à la modélisation hydraulique, des points réguliers sont effectués.	
Proposer l'Entente Oise Aisne comme expert indépendant pour la poursuite des études.	Le site d'écêtement des crues est détaillé dans l'étude d'impact, il sera détaillé en phase PRO.	
Détailler l'aménagement du (des) site(s) d'écêtement de crues dans le dossier d'enquête publique.	Mise en ligne sur le site de la concertation de MAGEO.	
Porter à connaissance les études hydrogéologiques.	Le nouveau règlement particulier de police (RPP) prend en compte un abaissement des PHEN de 30 cm dans le Val d'Oise.	
Mettre en place un groupe de travail VNF sur les plus hautes eaux navigables (PHEN).	Etudié dans le cadre de l'étude hydraulique.	
Examiner les capacités disponibles avec CSNE.	L'étude a été communiquée aux entreprises qui l'ont demandée.	
NAVIGATION		Mettre sur le site de la concertation l'étude de trajectographie entre Conflans- Sainte-Honorine et Creil.

	Déterminer, en lien avec les bateliers et les collectivités riveraines, l'emplacement de l'aire de stationnement en examinant la possibilité d'une aire de stationnement pour les matières dangereuses.	<p>Lors de la réunion avec les bateliers de juillet 2012, ceux-ci ont exprimé leur préférence pour l'aménagement d'une zone de stationnement existante, plutôt que la création d'une nouvelle aire de stationnement. A noter que les aires existantes ne sont pas compatibles avec un transport de matière dangereuse, du fait de la proximité du bâti ou des ouvrages.</p> <p>Une seule aire sera aménagée dans le cadre de MAGEO.</p> <p>Après études, deux possibilités sont envisagées amont immédiat de l'écluse de Verberie, en rive droite (PK83,10) ou en aval du barrage de Venette, en rive gauche (PK 95.4).</p>
	Poursuivre les études sur le bassin de virement.	Les études sur le bassin de virement sont inscrites au CPER Picardie 2015-2020.
	Mener une étude d'optimisation des possibilités de conditions de navigation à trois couches à terme.	VNF s'engage à réaliser cette étude, une fois que les projets constituant la liaison Seine-Escaut seront réalisés.
TRACE	VNF s'est engagé à vérifier la possibilité du passage d'un convoi avec deux couches de conteneurs sous le pont de Compiègne.	La vidéo de l'expérimentation du passage d'un convoi avec deux couches de conteneurs sous le pont Louis XV de Compiègne est disponible sur le site de la concertation.
	VNF doit examiner la possibilité d'un maintien d'une promenade basse sur le quai Berdain à Pont-Ste-Maxence.	Les palplanches mises en place longent la partie basse du quai existant. La partie basse du quai n'est impactée qu'en phase travaux.
	VNF s'engage à organiser une réunion de travail sur le tracé à l'automne 2012 avec le maire d'Armancourt concernant l'impact partiel de l'île du Grand Peuple.	Le sujet du devenir de l'île du grand peuple a été concerté, notamment avec la mairie d'Armancourt.
	VNF s'engage à réétudier la possibilité d'un passage en talus 2H/1V ou en paroi verticale à Verberie dans le secteur de la station d'épuration et du mur du château de St-Corneille.	Le coût d'une protection verticale tout le long de la berge a été étudié mais n'a pas été intégré au projet. Les typologies de berge en place sont du 3H/1V et du 2H/1V.
	VNF s'est engagé à regarder la possibilité d'un nouveau tracé concernant l'alternat de Creil (PK 60.45 à 56) jugé trop impactant.	L'alternat est remonté du PK 60.55 à 62.80.

	VNF s'est engagé à regarder la possibilité d'un nouveau tracé concernant l'alternat d'Armancourt, jugé trop impactant.	La mise en place d'un alternat supplémentaire a été étudiée. La solution n'a pas été retenue en raison de la proximité de l'alternat de Compiègne et de la conséquence qu'il aurait sur le trafic.
TRAVAUX	Transmission des synthèses des études de caractérisation des sédiments avant travaux.	VNF a mis en ligne sur le site de la concertation cette étude de caractérisation des matériaux.

	Favoriser l'évacuation des sédiments et des matériaux extraits par voie fluviale.	VNF s'engage à favoriser l'évacuation des sédiments et des matériaux extraits par voie fluviale.
	Maintenir le même niveau de contrôles pour les dragages de l'Oise amont que ceux mis en place pour l'Oise aval.	Mise en place d'un dispositif similaire à celui de l'aval durant les travaux.
	Éviter les zones de stockage provisoire des sédiments les plus pollués.	Concernant les phases transitoires de chantier, des transits partiels le long des berges et des zones spécifiques de transit pourront être envisagées dans le cadre des études à venir. Le cas échéant, ces secteurs feront l'objet de prescriptions particulières pour limiter les impacts que ce soit sur l'environnement ou les écoulements de différents types de crue adaptés à la temporalité de l'opération. Les zones de transit temporaires significatives feront alors l'objet d'une étude d'incidence spécifique pour définir les impacts sur les écoulements des crues types retenues
	Rétablir les voiries impactées en lien avec les collectivités territoriales concernées.	La majorité des voiries impactées est constituée de chemins de halage. En revanche, les communes concernées seront contactées par VNF avant les travaux, afin de prendre en compte leurs préconisations.
PARTAGE DE LA VOIE D'EAU	Poursuivre les échanges au niveau local et national pour la prise en compte d'un partage équilibré des usages entre le fret fluvial, les sports nautiques et la plaisance.	Au niveau local, VNF a contacté le Port de Jaux, et la fédération de pêche, pour définir des mesures adaptées. Des échanges sont réalisés avec le club d'aviron de Compiègne.

2) Préservation des milieux : naturels, urbains, nappes pistes cyclables

Dans cette rubrique, il convient de recenser les observations des collectivités locales qui au vu des plans transmis on fait part de leurs inquiétudes et demandé de privilégier le recours aux palplanches pour limiter l'impact foncier et préserver des espaces urbanisés (Compiègne, Pont, Verberie, Creil ..)

Concernant les milieux naturels, les craintes exprimées portent sur la protection des terres agricoles, sur les milieux humides et les espaces boisés. Par ailleurs une forte inquiétude concerne le maintien du niveau de la nappe en lien avec l'approfondissement du lit de la rivière (4 m au lieu de 3). Le ROSO s'interroge aussi sur l'impact que pourrait avoir le projet MAGEO sur les marais de Sacy

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dès l'avant-projet, qui a permis la constitution du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, VNF a cherché à minimiser les impacts du projet sur l'ensemble des thématiques environnementales. La pièce F6 de l'étude d'impact explique la démarche qui a été mise en œuvre pour définir un tracé de moindre impact, conciliant les enjeux de navigabilité, les enjeux environnementaux de toutes natures tout en restant dans un budget proportionné aux services rendus par le projet.

Ainsi, l'objectif fixé pour la conception du projet, a été de pouvoir éviter sinon de minimiser l'impact sur les berges, tout en respectant les contraintes liées à la navigation. De ce fait, dans la mesure du possible, la ripisylve, qui a un rôle primordial dans le maintien des berges, a fait l'objet de mesures d'évitement notamment lors du choix du tracé du chenal de navigation.

Par ailleurs, lors de la comparaison des variantes de tracé, en dehors des zones urbaines les palplanches ont été évitées.

En zone urbaine, la longueur des palplanches a été réduite au strict nécessaire après une analyse multicritère intégrant l'impact foncier mais aussi d'autres enjeux notamment l'insertion paysagère et la fonctionnalité écologique.

La démarche mise en œuvre pour prendre en compte la préservation des milieux naturels et agricoles, urbains et des pistes cyclables, de la nappe, du patrimoine archéologique se présente comme suit:

a. Milieux agricoles et sylvicoles

La conception du projet s'est appuyée sur un diagnostic réalisé par la Chambre d'Agriculture de l'Oise et figurant en annexe de l'étude d'impact en pièce F11 – annexes 9 à 12- . Au vu de la configuration du projet et de la forte présence agricole sur les bords de l'Oise, il n'a pas été possible d'éviter l'ensemble des surfaces agricoles. Toutefois, lors de la conception, les sièges et bâtiments d'exploitations ont été évités ainsi que les jardins partagés situés au niveau de Creil. La conception du projet permet également d'éviter la majorité des impacts sur les activités sylvicoles du fait de l'éloignement des infrastructures et zones forestières des berges et du remplacement des cheminements existants le long des berges.

b. Zones humides

Les zones humides ont été identifiées comme un enjeu majeur pour le projet. Aussi, les rescindements de berges ont été évités autant que possible. De même, les aménagements de l'Oise sont maintenus à l'intérieur du lit du cours d'eau. Cependant, du fait de la localisation des zones humides le long des berges de l'Oise, il n'était pas possible d'éviter totalement de les impacter.

C'est pourquoi le projet prévoit la restauration de 50 hectares de zones humides (zones végétalisées sous la côte PHEN - 1 m) et la création de 29 ha de boisements humides. Cette analyse sera approfondie dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale (DAE).

Pour les zones humides créées en dehors du Domaine Public Fluvial, si un plan de gestion régulier s'avère nécessaire, VNF envisage de confier leur entretien à des associations ou structures œuvrant pour la protection de l'environnement ou aux communes concernées si elles le souhaitent.

c. Milieux naturels, écosystèmes, Marais de Sacy

Un dossier de demande de dérogation exceptionnelle de destruction et/ou de déplacement d'espèces protégées au titre des articles L.411-1 et L.411-2 du code de l'environnement sera réalisé avant les travaux. Ce dossier estime les impacts sur les populations et habitats concernés ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui seront mises en place pour remédier à ces impacts. Il permettra d'approfondir les mesures déjà initiées et de définir les contraintes à respecter pour la phase de chantier notamment les périodes autorisées pour les abattages d'arbres.

Afin de limiter l'impact sur les gîtes à chiroptères dans les forêts alluviales et les mosaïques de milieux associés, des mesures de réduction sont préconisées via la pose de nichoirs et autres gîtes à chiroptères ainsi qu'un plan de gestion sur 20 ans sur les boisements existants sur les berges et sur les secteurs boisés des aménagements. Outre

l'aménagement des berges, des délaissés hydrauliques et des confluences, il est spécifiquement prévu l'aménagement de frayères à brochets.

La ZICO « Marais de Sacy » couvre une zone de 2 350 ha mais ne bénéficie à ce jour d'aucune protection européenne au titre de la Directive Oiseaux (ZPS). Elle est néanmoins désignée en Zone Spéciale de Conservation (ZSC) au titre de la Directive Habitats-Faune-Flore. Le marais de Sacy est un vaste ensemble de zones humides (marais, tourbières, roselières, boisements alluviaux) accueillant entre autres les oiseaux suivants : le Blongios nain, le Butor étoilé, le Faucon hobereau, le Busard des roseaux, le Busard Saint-Martin, la Gorgebleue à miroir et la Locustelle tachetée. Il appartient également à un corridor de déplacement des mammifères terrestres. L'analyse des effets du projet mené dans le cadre de l'étude d'impact n'a pas révélé d'impact sur le Marais. Une nouvelle vérification sera faite dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale.

d. Milieux urbains

Il est prévu, dans le cadre des études de niveau Projet, d'opter pour des berges verticales là où le recours à des berges inclinées pourrait avoir des impacts sur des aménagements et équipements existants. VNF a ainsi confirmé, par courrier, aux collectivités concernées que le projet MAGEO n'impacterait plus la station d'épuration de Verberie, le mur et l'accès du château. A Compiègne, des solutions de berges verticales sont à l'étude pour réduire l'impact au niveau du stade du Clos des Roses. Dans le cas d'un impact confirmé sur l'ancienne piscine de Compiègne, VNF s'est engagé à prendre en charge l'intégralité des coûts de démolition. Les modalités de cette prise en charge seront étudiées dans un second temps.

e. Chemins et pistes cyclables, ponts

La création de plusieurs chemins piétons et pistes cyclables est prévue dans le cadre du projet MAGEO : promenade de Compiègne, quai de Venette, site d'écrêtement de Verneuill-en-Halatte. Ce dernier s'insère à mi-chemin entre ville et campagne et la création d'une piste cyclable constitue une opportunité pour renouer un lien entre l'Oise et ses habitants.

Par ailleurs, sur le reste du tracé du projet, l'ensemble des cheminements piétons et des pistes cyclables impactés durant la phase travaux seront rétablis après la mise en service du chenal.

Une concertation avec le Conseil Départemental de l'Oise a eu lieu concernant le projet de la Trans'Oise permettant d'adapter ces deux projets afin d'en assurer leur compatibilité.

Des aménagements provisoires lors de la phase travaux seront mis en place et un plan de cheminement des piétons sera établi. Également, la mise en place de déviations provisoires permettra aux cyclistes de contourner les emprises des travaux et la continuité des pistes cyclables sera assurée.

L'étude d'impact du projet au stade AVP présentée en pièce F du dossier d'enquête démontre que ce projet a un impact positif résiduel à long terme sur les liaisons douces. Les études de niveau projet sont en cours. Elles permettront d'élaborer le dossier d'autorisation environnementale (DAE) et de détailler les mesures compensatoires déjà envisagées dans le dossier d'enquête publique.

En revanche, le projet ne prévoit pas d'intervention sur les 19 ponts et passerelles, comme la modification des emplacements des piles, ou le rehaussement des ouvrages. Les aménagements spécifiques prévus sont liés à la protection des ouvrages d'art contre les chocs et à l'approfondissement du chenal à leurs pieds. Hors périmètre projet MAGEO, il est prévu sur le pont ferroviaire de Mours une démolition-reconstruction de l'ouvrage afin de permettre le passage de convoi à deux couches de conteneurs. Il n'est pas prévu la création d'un nouveau pont sur la commune de Verberie.

f. Niveau de la nappe

Concernant le maintien du niveau de la nappe, une mesure de suivi liée à la modification des niveaux piézométriques au droit du site des étangs de Verneuill-en-Halatte est proposée. Cependant, il est à noter que la mise à grand gabarit de l'Oise ne changera pas les niveaux de l'Oise. Cette conclusion résulte d'études hydrauliques et hydrogéologiques menées dans le cadre du projet. De fait, les relations entre lit mineur et nappe alluviale resteront inchangées.

g. Archéologie

Enfin, le projet MAGEO est soumis à l'article R 523-12 du code du patrimoine relatif à l'archéologie préventive. Les mesures de réduction découlent ainsi de la réglementation puisque les travaux ne peuvent commencer sans consultation préalable de la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) qui peut prescrire un diagnostic si le site est identifié comme présentant un potentiel archéologique.. A l'issue des investigations, sauf classement des vestiges au titre des monuments historiques, la contrainte archéologique est levée et les travaux pourront être réalisés. En complément, il existe une procédure d'urgence mise en place en cas de découverte fortuite de vestiges au cours des travaux afin de sauvegarder le patrimoine découvert.

3) Berges : protection, entretien, batillage, gestion

Sujet très partagé avec des interrogations sur le type de berges retenu mais aussi sur la gestion et l'entretien des berges dans le temps. Il apparaît pour certains que tout le linéaire des 40 km du projet devrait faire l'objet de travaux ou de remise à niveau. L'arrivée de péniche Vb fait craindre une usure accélérée des rives due au batillage. Les communes sont unanimes pour dire que VNF doit assurer la gestion et l'entretien des berges

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Un diagnostic sur l'état des berges a été réalisé pendant la première phase d'étude du projet. Il en résulte qu'une modification des berges est nécessaire seulement sur celles où sont prévus des travaux de reprises, comme les rescindements, ou sur celles dont la vulnérabilité est très forte.

Le batillage à l'état actuel du trafic entraîne une dégradation des berges.

Les protections de berges seront plus sollicitées et subiront un courant de retour plus important (de l'ordre d'un mètre/seconde dans les sections réduites) pour les gros convois. Les berges actuelles sont déjà soumises à des courants de vitesse élevée lors des périodes de crues.

L'impact sur les zones de frayères et sur les milieux aquatiques restera similaire au niveau actuel.

Les sollicitations (batillage, courants de l'Oise) seront reprises par les matériaux constituant la berge, aidés localement par des enrochements. La stabilité des berges créées a été étudiée pour éviter tout risque d'affaissement des sols, en s'appuyant sur des sondages géotechniques permettant de définir les matériaux en place et leur capacité à reprendre les sollicitations liées au projet. Les profils des berges figurant dans l'étude d'impact (pièce F2 chapitre 2.3) montrent qu'au-delà d'une certaine pente, des enrochements sont mis en place pour reprendre les sollicitations liées aux effets du batillage. Des merlons supplémentaires sont à l'étude pour limiter l'impact du batillage en certains points.

Afin d'assurer la garantie à long terme sur la durabilité des matériaux utilisés, un plan de gestion sur les berges remises en état sera mis en œuvre. Toutes les berges rescindées seront refaites à l'identique ou avec un renforcement. A noter que la majorité des berges rescindées seront dimensionnées avec des faibles pentes afin d'avoir une érosion moindre. Les berges dont la vulnérabilité a été prouvée comme un risque d'effondrement, par cette étude, seront également confortées. L'impact du projet sera positif en reconsolidant les berges qui présentent des risques d'affaissement.

Conjointement à l'étude d'élaboration des typologies de berge (pente douce), des études paysagères sont en cours afin de maintenir l'homogénéité et la fonctionnalité des berges réaménagées.

S'agissant de l'entretien de berges modifiées par le projet, le principe général veut que le Domaine Public Fluvial (DPF) soit délimité par la hauteur des eaux coulant à pleins bords avant de déborder (Article L2111- 9 du CG3P). Le domaine public fluvial s'arrête donc en principe au niveau le plus haut que peut atteindre l'eau avant son débordement. C'est donc la rive la plus basse qui fixe la limite de propriété (Règle dite du Plenissimum flumen). Les berges modifiées qui, en application de ces dispositions ne relèvent pas du DPF, n'ont donc en principe pas vocation à être entretenues par VNF. Si cela devait constituer un problème majeur, VNF est toutefois ouvert à discuter du sujet dans la perspective éventuelle d'une intégration des surfaces concernées dans le DPF en notant que les aménagements qui pourraient être réalisés dans le cadre de l'opération MAGEO, du fait de l'utilisation de techniques végétales, ne nécessiteront que très peu, voire pas d'entretien.

Les zones de hauts fonds relèvent quant à elles du Domaine Public Fluvial. Les modalités de leur entretien sont en cours de définition notamment avec les associations de pêche. A ce stade, les orientations choisies sont de s'appuyer sur les caractéristiques hydrologiques naturelles de l'Oise canalisée afin d'avoir un calage naturel des frayères tout en limitant les interventions humaines, et donc les interventions d'entretien pour garantir la pérennité de l'aménagement.

Concernant la pêche en rivière le phasage des travaux permettra de limiter la période durant laquelle les pêcheurs n'auront pas accès aux berges de l'Oise.. Les usages liés aux berges seront pérennisés sur les berges impactées : la mise en place de berges compatibles voire améliorées pour la pratique de la pêche en rivière (pente inférieure à 30°) constitue une mesure de réduction en phase fonctionnelle. L'accès aux lieux de pêche pour les pêcheurs et à leur matériel sera préservé ou recréé, voir le point « 7) Usage de l'eau : pontons, pêche, SNC ». Les études de niveau projet permettront de préciser ce point.

4) Sédiments et déblais : terre végétale, gestion, évacuation

Une majorité des intervenants considère que les matériaux extraits du lit de l'Oise présenteront une certaine pollution ce qui nécessitera une attention particulière, voire un tri ou traitement avant réutilisation ou mise en remblais. Il est demandé un suivi des matériaux via analyses des sols avec communication des résultats. Il est demandé que les terres végétales extraites soit réutilisées sur les territoires concernés ou réaffectées sur des terres agricoles. Concernant le transport de déblais, la demande est d'assurer le transport quasi exclusivement par voie d'eau

Réponse du Maître d'Ouvrage

Les informations concernant la gestion des déblais du projet sont présentées dans l'étude d'impact (Chapitre 2.3.7 de la pièce F2).

Le volume de matériaux de dragage est estimé à 795 000 m³ au stade des études d'avant-projet. Selon les sondages réalisés lors de cette étude, seul 1% de ce volume est classé dans la catégorie de « sédiments dangereux » et fera alors l'objet d'un traitement spécifique.

Le volume des berges à rescinder représente 3 625 000 m³. Des premières études ont été réalisées en 2012 afin de caractériser les matériaux des berges à rescinder. Une analyse historique des pollutions des terrains concernés a permis de recenser les potentielles zones polluées. Ces zones concernent très faiblement les rescindements prévus dans le cadre du projet MAGEO. Des analyses physico-chimiques complètes des matériaux de berges rescindées sont en cours et figureront au futur dossier d'Autorisation Environnementale. De plus, les analyses prévues sur les matériaux lors des opérations de terrassement permettront de définir les sites de stockage pouvant recevoir les matériaux. Cette précision est détaillée dans l'étude d'impact (Chapitre 3.3.4 de la pièce F4).

Les études menées au stade de l'avant-projet prévoient principalement une valorisation en remblaiement de carrières situées à proximité avec traitement préalable si nécessaire. Les sédiments dangereux feront l'objet d'un traitement spécifique avant valorisation.

Préalablement aux terrassements, la terre végétale sera décapée des terrains sous-jacents et stockée pendant la durée des travaux, afin d'être utilisée pour les aménagements paysagers ou pour une utilisation agricole. L'excédent sera évacué pour une valorisation au plus proche du chantier dans la mesure du possible afin de limiter le transport.

La gestion des matériaux va être approfondie lors des études de projet en cours ce qui permettra de préciser le mouvement des terres. Ces éléments pourront être consultables sur demande.

Avant toute valorisation, notamment agricole si cette piste était envisagée, il est prévu de mener des analyses physico-chimiques complètes afin de vérifier que les terres prévues d'être excavées dans le cadre du projet sont bien inertes. De façon plus générale, l'évacuation de tous les déblais est soumise à des contraintes réglementaires d'analyses physico-chimiques préalables, afin de vérifier la compatibilité avec les lieux de dépôt ou de traitement prévus. Le suivi de ces contrôles est assuré par un contrôle extérieur spécialisé désigné par le Maître d'ouvrage. En cas de non-respect des prescriptions, des pénalités sont prévues dans les marchés de travaux.

Concernant les phases transitoires de chantier, des transits partiels le long des berges et des zones spécifiques de transit pourront être envisagés dans le cadre des études à venir. Le cas échéant, ces secteurs feront l'objet de prescriptions particulières pour limiter les impacts que ce soit sur l'environnement ou les écoulements de différents types de crue adaptés à la temporalité de l'opération. Les zones de transit temporaires significatives feront alors l'objet d'une étude d'incidence spécifique pour définir les impacts sur les écoulements des crues types retenues.

Le transport par voie d'eau des matériaux sera privilégié. Les déblais du projet pourraient tous être pris en charge par les entreprises et carriers locaux, y compris les déblais « dangereux » au sens de la directive de décembre 2002. Les filières de traitement permettront en outre de valoriser tous les déblais du projet, répondant ainsi pleinement à la démarche de développement durable prônée par le Grenelle de l'Environnement.

5) Projet : ports, réseaux, halage, marchepied, développement éco, emprises, quais

Les réunions conduites avant l'enquête publique (réunions publiques, réunions avec les collectivités locales, réunions thématiques thématiques) ont montré que les réflexions étaient plus approfondies et plus avancées que les informations contenues dans le dossier soumis à enquête publique. Les élus ont découvert l'avancement des études et souhaitent que certains engagements soient confirmés. Une forte attente est exprimée pour la suite des études conduisant au projet définitif.

Les attentes concernant :

- le type de berge, leur gestion, la remise à niveau de l'ensemble du linéaire
- le chemin de halage et la servitude de marchepied. Il est demandé que l'ensemble du linéaire soit traité, que le chemin de halage soit incorporé au domaine public.
- les aménagements des ports et des quais (Jaux, Longueil, Verberie, ..)
- la définition des emprises réelles du projet
- la prise en compte des divers réseaux (assainissement, eau, fibre), le raccordement des rus à la rivière

Oise

Réponse du Maître d'Ouvrage

Comme expliqué précédemment, les études de projet sont en cours et, du fait de leur niveau de détail, permettront de répondre beaucoup plus précisément aux différentes problématiques soulevées par les élus et autres parties prenantes sur les sujets des types de berges, des chemins de halage, des aménagements des ports et des quais, de la prise en compte des réseaux et des emprises réelles du projet. Il faut également rappeler que le tracé retenu résulte d'un travail d'analyse multicritères réalisé tronçon par tronçon pour aboutir à une solution de moindre impact environnemental.

Les études de projet en cours seront intégrées dans la mise à jour de l'étude d'impact pour le futur Dossier d'Autorisation Environnementale. Des réponses aux problématiques de conception soulevées lors de l'enquête peuvent cependant être apportées dès maintenant :

a. Types de berges

Différents types de berges sont prévus au projet et présentés dans l'étude d'impact (pièce F2 chapitre 2.3). L'aménagement de ces berges est prévu pour être durable et nécessiter le moins d'entretien possible en utilisant des enrochements et des végétaux qui vont permettre le confortement des terres tout en assurant une fonctionnalité écologique. Le point n° « 3 : Berges : protection, entretien, battillage, gestion » précise comment sont définies les limites du domaine public fluvial à l'intérieur duquel VNF assurera l'entretien des berges.

Des berges verticales en palplanches sont prévues en zone urbaine pour limiter les impacts fonciers. Elles seront entretenues par VNF. Les berges très dégradées, mises en avant lors de l'étude d'impact, seront également confortées.

b. Chemin de halage et servitude de marchepied

La servitude de marchepied est un droit de passage le long de la voie d'eau pour entretenir et gérer la voie d'eau. Les principes de définition de cette servitude seront maintenus. VNF est accompagné par un assistant foncier pour analyser cette problématique en fonction des modifications de berges apportées par le projet.

Si un déplacement des servitudes de marchepied et de halage s'avère ponctuellement nécessaire, les personnes concernées en seront informées. La définition du Domaine Public Fluvial est rappelée au point « 3 : Berges : protection, entretien, battillage, gestion » ci-avant et celui-ci ne comprend pas les chemins de halage.

c. Aménagement des ports et quais

Malgré la recherche d'un tracé de moindre impact (sur le bâti, le tissu industriel, le patrimoine environnemental forts, etc.), le projet MAGEO impacte certains quais se situant sur l'Oise, entre Creil et Compiègne. Au stade des études avant-projet et tel que cela est décrit dans le dossier DUP, le projet MAGEO impacte ainsi une dizaine de quais pour lesquels il est prévu une reconstruction ou un déplacement selon les cas.

Des impacts physiques sur certains ports fluviaux ne peuvent être évités. L'accès au port de Jaux, impacté par le projet, sera rétabli à l'identique. A cet effet, un recul de la berge au droit du port actuel sera nécessaire, les amarrages des bateaux devront être adaptés ainsi que les places de stationnement.

Les études de niveau projet (PRO), qui doivent se terminer encore en 2021, permettront d'affiner les emprises du projet et ainsi ses impacts sur les quais et ports commerciaux et/ou de loisirs. VNF prévoit de rencontrer les utilisateurs des quais concernés en 2021.

Des mesures seront étudiées pour réduire autant que possible l'impact sur la navigation (interventions hors périodes de navigation ou de courtes durées) en phase chantier.

d. Définition des emprises réelles du projet

Les études de niveau projet qui sont en cours, permettront de définir de façon définitive les emprises nécessaires au projet, les emprises liées à la compensation des impacts du projet et éventuellement des emprises temporaires nécessaires pour la phase de chantier. Pour limiter l'impact des emprises du projet sur les espaces agricoles, les délaissés agricoles seront étudiés en priorité pour la réalisation des mesures compensatoires du projet sur le milieu naturel et un travail itératif entre les prestataires concernés par ces thématiques est prévu en phase PRO.

e. Particularité des ouvrages gémapiens

S'agissant des ouvrages et secteurs cités par l'Entente Oise Aisne, telles que les mesures compensatoires de frayères/zones humides, de digues de protection, etc, ces éléments ont bien pour objectifs d'être intégrés dans les études de niveau projet. VNF n'étant pas un organisme gémapien, il n'a donc pas vocation à se substituer à l'Entente Oise Aisne sur l'ensemble de ces éléments.

f. Prise en compte des réseaux

Tous les réseaux concessionnaires impactés par le projet seront rétablis. Un recensement détaillé est en cours afin d'analyser les dévoiements nécessaires et de programmer les travaux en concertation avec les gestionnaires de ces réseaux.

g. Raccordement des rus à la rivière Oise

L'étude d'impact décrit en pièce F4 (§ 4.2.1.4) les mesures prévues sur cinq affluents de l'Oise impactés à leur confluence avec celle-ci. Il s'agit du Fossé des Cornets, du Ru de Beaurepaire, du Ru de Roucanne, du Ru de Nancy et du Ru Macquart.

Ces différents rus bénéficieront d'une restauration écologique de leur lit. Les objectifs principaux de ces réaménagements consistent à remettre en forme ces zones à savoir décaler, dans la mesure du possible, le point de confluence (les ruisseaux arrivant en effet aujourd'hui majoritairement à la perpendiculaire de la rivière) puis à en adoucir les pentes afin de permettre l'émergence de milieux humides typiques

6) Compensations : par commune, sur le tracé

L'AVP prévoit un certain nombre de mesures d'accompagnement appelées compensations. Les élus souhaitent que ces mesures soient plus explicites et localisées. Certaines communes, les plus impactées par le projet, demandent que les compensations se fassent sur les territoires concernés (ex : Jaux pour les espaces boisés)

Réponse du Maître d'Ouvrage

Conformément aux exigences réglementaires de contenu de l'étude d'impact, le dossier mis à l'enquête comporte une analyse complète des impacts directs et indirects du projet sur la biodiversité et l'environnement de manière globale. Cette analyse s'appuie sur une connaissance approfondie de l'aire d'étude grâce à différents inventaires et études réalisés.

Les impacts, mais également l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement sont présentés dans la pièce F4 du présent dossier. Toutes les composantes du milieu naturel font notamment l'objet d'une analyse détaillée.

Il faut par ailleurs rappeler que suite à la procédure DUP, le projet MAGEO sera soumis à la procédure d'autorisation environnementale, qui inclut notamment un volet relatif aux espèces protégées. Dans ce cadre, les inventaires écologiques seront actualisés, tout comme l'évaluation des impacts et les mesures écologiques, mais aussi les mesures liées aux milieux physique, humain ainsi qu'au patrimoine et au paysage. L'étude d'impact sera ainsi mise à jour sur la base d'études de conception du projet beaucoup plus détaillées. Chacune des mesures, notamment compensatoires, sera alors décrite précisément et chiffrée.

D'ores et déjà, conscient de la grande valeur écologique de l'Oise, VNF a choisi d'intégrer dans son projet de nombreuses mesures compensatoires et de les rechercher au plus près du projet en intégrant les parcelles éligibles dans la bande DUP. Ce programme de mesures compensatoires sera précisé et complété lors des études à venir, afin de constituer un ensemble cohérent et fonctionnel répondant à tous les besoins du projet MAGEO.

Il faut noter toutefois que si l'objectif est bien de rechercher les compensations au plus près des impacts, la recherche de compensation est menée globalement sur le projet et non commune par commune, car il est avant tout nécessaire d'assurer l'efficacité des mesures ce qui n'est en général pas lié au découpage administratif des communes.

Pour les impacts agricoles, VNF prévoit plusieurs types de compensations :

- Une compensation foncière individuelle :

Afin de répondre à la demande d'une compensation foncière, et non financière, de la profession agricole lors du diagnostic agricole et des réunions de concertation avec la profession agricole, VNF a signé en 2017, une convention avec le Conseil Départemental, la Chambre d'agriculture et la SAFER permettant de faire de la mise en réserve foncière. Les terrains mis en réserve se situent à proximité des emprises du projet. Chaque proposition de la SAFER est analysée en fonction de la localisation, la facilité d'accès et les qualités de la terre. La surface de réserve foncière atteinte à ce jour est de 29 hectares (43% du total).

- Une compensation financière individuelle :

S'ils ne sont pas déjà mis en réserve, les terrains localisés dans la bande de DUP et nécessaires pour le projet seront indemnisés par VNF à l'ensemble des propriétaires. Cette compensation sera calculée à l'aide de protocoles agricoles fixant les différents barèmes indemnitaires. Le travail de rédaction de ces protocoles est en cours, en collaboration avec la Chambre d'agriculture, avec une signature prévue courant 2021. Les négociations à l'amiable pour l'acquisitions des parcelles débiteront courant 2021 pour des terrains ayant des enjeux particuliers.

- Une compensation collective :

Au-delà de mesures individuelles auprès des propriétaires concernés pour l'achat de leurs parcelles, l'indemnisation ou la compensation de terrain (principes présentés dans le dossier DUP), des mesures collectives seront prises. A cet effet, VNF réalise actuellement une étude préalable pour la compensation collective agricole. Cette étude permettra d'estimer le montant de la compensation et le mode de compensation (financier ou via un portage de projet). Le montant est calculé en valorisant les impacts sur les productions agricoles (agriculteurs impactés) et sur l'industrie agro-alimentaire (coopératives, filières de commercialisation, etc.) en s'appuyant également sur le diagnostic agricole réalisé par la Chambre d'agriculture de l'Oise. Les conclusions de cette étude seront prochainement présentées à la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) et seront annexées au Dossier d'Autorisation Environnementale Unique dont l'Enquête Publique est prévue courant 2022.

7) Usage de l'eau : pontons, pêche, SNC

Si la profession, sans surprise, approuve le projet, notamment les sociétés intervenant sur le bassin de la Seine, en demandant que l'aménagement soit cohérent avec le reste de l'itinéraire, au moins jusqu'à la plate-forme de Longueuil Sainte-Marie (souhait de voir les ponts rehaussés pour permettre le passage de 3 couches de containers), les associations de pêche ont indiqué leurs inquiétudes face au projet, considérant que les travaux vont bouleverser le milieu piscicole, que certains types de berges rendent la pratique peu aisée voire impossible. La création des hauts fonds semble aussi poser problème notamment par la hauteur d'eau rencontrée (basses et hautes eau). A signaler le sujet particulier de l'association Sport Nautique Compiégnois qui a un produit un rapport détaillé, analysant des sites supposés comparables situés en région parisienne et démontrant que la pratique de l'activité sportive et principalement par les jeunes ne pouvait se réaliser en sécurité sur le site actuel et devait de ce fait être déplacé demandant la prise en charge financière de cette opération. Cette position est partagée par l'ARC

Réponse du Maître d'Ouvrage

Suite à la concertation de 1997, VNF, conformément à ses engagements d'alors, ne prévoit aucuns travaux d'aménagement sur les ponts et les écluses. Aussi dans le cadre de la recherche d'un tracé, ces ouvrages ont été considérés comme des points durs du tracé. Ce point est rappelé en pièce F6 de l'étude d'impact, en préalable de la description des différentes solutions envisagées pour le projet. Ainsi, aucun aménagement autre que la réalisation de confortements ou d'ouvrages de protection des ponts n'est prévu dans le cadre du projet MAGEO. Les usages de pêche liés aux berges seront pérennisés sur les berges impactées : la mise en place de berges compatibles voire améliorées pour la pratique de la pêche en rivière (pente inférieure à 30°) constitue une mesure de réduction en phase fonctionnelle. De plus, conformément à la politique VNF, tous les pontons autorisés sont recréés dans le cadre de MAGEO. L'accès aux lieux de pêche pour les pêcheurs et à leur matériel sera préservé ou recréé. Les études de niveau projet sont en cours et VNF a indiqué au Maire de Verberie début avril que le dialogue restait ouvert pour adapter en nombre, en nature et localisation, si cela se justifiait, les aménagements prévus en matière de conservation des activités de pêche. A la suite de l'atelier du 9 février 2021 consacré aux usages de l'eau, VNF a proposé un atelier de travail pour approfondir les différentes remarques formulées sur le projet.

Les zones de hauts fonds sont une opportunité pour créer des aménagements écologiques. Ils favorisent la pousse d'herbiers nécessaires à la reproduction de la faune piscicole qui profite alors de la relation directe de ces milieux avec le cours d'eau.

L'aménagement du haut-fond de Sarron propose de reconstituer l'accès à la rivière en l'ouvrant aux pêcheurs et en maintenant la présence des barques.

De plus, outre l'aménagement des berges, des délaissés hydrauliques et des confluences, il est spécifiquement prévu l'aménagement de frayères à brochets.

Au regard de la cohabitation des activités nautiques avec la navigation marchande en pratique sur la Seine en Ile-de-France, VNF considère que le projet MAGEO n'impacte pas les activités nautiques sur l'Oise et notamment le club d'aviron de Compiègne. Le déménagement à Choisy-au-Bac envisagé pour le club, qui vise à offrir de meilleures conditions de pratique est considéré par VNF comme un projet indépendant de MAGEO et ne peut donc être pris en charge financièrement dans le cadre du projet. VNF a cependant proposé, dans le cadre d'un travail partenarial, une aide technique pour la réalisation de ce projet.

8) dossiers particuliers : site d'écrêtement de Verneuil, Ets Guerdin, Lafarge Holcim

Établissement Guerdin : l'entreprise a pris conscience de la difficulté de cohabiter avec la circulation des péniches après travaux. Elle produit un rapport montrant que cela reste possible, à défaut elle souhaite trouver un nouvel emplacement sur le tracé, rappelant que son entreprise constitue le seul point d'avitaillement au nord de Paris.

Le site d'écrêtement de Verneuil suscite beaucoup d'interrogations notamment du fait que le dossier ne comporte que le principe de cet aménagement. Une demande forte est exprimée pour connaître le dimensionnement exact de cet équipement avec production de plans topographiques. Il a été relevé des incohérences entre certains plans du dossier, ce qui rend les habitants riverains du projet inquiets. Les agriculteurs ont exprimé la perte de valeur et de rendement des terres agricoles situées dans l'emprise du site qui subiront des périodes en eaux plus longues qu'aujourd'hui. La question de la propriété de ce site, de sa gestion est posée. Par ailleurs le fossé de remplissage prévu sur Beaufort est contesté dans son tracé

La société Lafarge Holcim Granulats demande la possibilité de poursuivre son activité pendant la phase chantier, demande notamment de re-travailler de concert le projet

Réponse du Maître d'Ouvrage

- Etablissement Guerdin

Dans le cas de l'entreprise « Max Guerdin et Fils », un dialogue a été engagé associant l'agglomération de Compiègne autour de la re-localisation de l'entreprise sur un autre emplacement non impacté par le projet MAGEO. Il est à noter que par courrier du 16 juin 2017, VNF informait la société qui bénéficie d'une convention d'occupation temporaire délivrée par VNF qu'elle devait sans doute envisager une re-localisation de son activité et que VNF était à sa disposition pour l'aider dans cette démarche.

Plus globalement, les entreprises dont les emprises sont impactées par le projet MAGEO font l'objet de rencontres bilatérales pour examiner avec elles la nature des problèmes qu'elles pourraient rencontrer et les meilleures modalités pour les solutionner. Lors de ces réunions, les échanges ont ainsi lieu sur la nature de l'impact, les solutions envisageables pour réduire cet impact et le rendre admissible ou encore sur les solutions envisageables de re-localisation sur le domaine public fluvial. Ainsi, le sujet du quai de l'entreprise Lafarge fera l'objet d'un échange spécifique pour rechercher prioritairement les moyens d'obtenir un impact minimal et admissible du projet.

Dans tous les cas, l'objectif de VNF est de préserver dans toute la mesure du possible les sites industriels existants bord à voie d'eau. Les études de niveau projet qui sont en cours visent ainsi à minimiser autant que possible les impacts sur ces derniers..

- Site d'écrêtement des crues

Ce site est aménagé pour limiter les dommages liés à des pics de crue. Situé sur les communes de Verneuil-en-Halatte et de Beaufort, il utilise des étangs situés sur un méandre de l'Oise.

Pour pouvoir créer ce site de compensation des crues, des digues de ceinture autour des étangs existants et des vannes entre ces étangs seront créées pour pouvoir décider de l'écoulement de l'eau dans ces différents étangs en fonction de la crue. Il n'y a pas d'habitations sur cette zone, hormis des infrastructures à destination d'activités de pêche. Les habitants ne seront pas impactés par la création de ce site.

D'une manière générale, le projet s'accompagne d'études hydrologiques et hydrauliques pour s'assurer que tous les éventuels phénomènes de remontées d'eau et de nappes n'impactent pas les habitations.

Le site d'écrêtement des crues est décrit précisément au chapitre 2 de la pièce G du dossier : Caractéristiques des ouvrages les plus importants. Par ailleurs, la pièce F6 de l'étude d'impact explique au chapitre 4 comment le choix de ce site a été effectué. La pièce K décrit le fonctionnement du site ainsi que les différents ouvrages à réaliser. Une description plus précise du site et notamment des niveaux topographiques des différents ouvrages pourra être donnée à l'issue du PRO. Le point suivant n° « 9 : Chantier : expro, travaux, nuisances, raccordement des rus » explique comment VNF envisage la gestion de ce site.

9) Chantier : expro, travaux, nuisances, raccordement des rus

La conduite de travaux, leur durée (quatre ans) conduisent à de fortes inquiétudes des riverains qui craignent des désagréments pendant toute la durée du chantier (bruit, circulation). Les élus attirent l'attention sur les réseaux existants en bordure de rivière sur leurs éventuels dévoiements et ou raccordements. Le maintien nécessaire des accès et du fonctionnement pendant la durée du chantier est aussi exprimé (ex : STEP de Verberie). Des précisions sont demandées sur le débouché des rus se jetant dans l'Oise notamment en fonction du niveau de l'Oise en phase finale de chantier

Réponse du Maître d'Ouvrage :

- Expropriations :

VNF a besoin de surfaces, pour le projet en lui-même mais aussi pour des mesures compensatoires nécessaires à l'obtention des autorisations environnementales permettant la réalisation de son projet. VNF doit donc disposer de la possibilité d'exproprier ces surfaces ce qui implique de les inclure dans sa bande de DUP .

Les textes et la jurisprudence sur ce sujet, concordent pour indiquer qu'il n'est en aucun cas fait l'obligation à un expropriant d'indiquer avec précision, dès le stade de la déclaration d'utilité publique, les parcelles qui feront ensuite l'objet d'une expropriation. Cette précision intervient au stade de l'enquête parcellaire. Cette enquête est prévue courant 2022.

L'inclusion dans la bande DUP, de parcelles liées à des mesures compensatoires, ne signifie pas que VNF expropriera l'ensemble des propriétaires de parcelles concernées. Sa volonté est en effet de procéder par d'autres moyens permettant de garantir la réalisation et le maintien de la mesure compensatoire dans la durée à travers les possibilités suivantes :

• Soit par une contractualisation avec les propriétaires et/ou exploitants, afin que ceux-ci exploitent ou entretiennent la parcelle avec des pratiques favorables pour les habitats naturels ou espèces ciblées, en s'engageant dans la durée. Ces conventions s'accompagneront d'une rémunération versée par VNF pour dédommager les propriétaires et exploitants des pertes d'exploitation subies ou des surcoûts d'entretien engendrés,

• Soit par le recours à l'instauration d'une obligation réelle environnementale dans les actes de propriété de propriétaires privés ou publics souhaitant s'engager dans la réalisation de ces mesures compensatoires et en garantir le respect futur en cas de session de ceux-ci,

• Soit par des acquisitions à l'amiable sur la base d'estimations de la valeur des terrains effectuées par les services compétents (France Domaine) et incluant les pertes d'exploitation.

Pour le site d'écrêtement de Verneuil-en-Halatte, VNF souhaite privilégier des conventions de gestion avec les propriétaires à travers un accord à l'amiable.

- Nuisances

Les nuisances induites par les travaux seront limitées aux abords immédiats du projet. Comme présenté dans la pièce F4 de l'étude d'impact dans la partie 8 des impacts et mesures sur le cadre de vie, des mesures sont proposées afin de limiter la gêne occasionnée au cours du chantier (bruit, qualité de l'air, vibrations, luminosité, etc.).

En application de la loi sur le bruit, préalablement au démarrage des travaux, une déclaration sur les niveaux sonores du chantier et les mesures prises pour les atténuer sera faite en préfecture de l'Oise. VNF recherchera la solution technique compatible avec la géologie locale présentant le moins de nuisance pour le voisinage. L'éclairage de nuit sera également limité au strict nécessaire le cas échéant.

Concernant les réseaux existants en bordure de rivière, comme présenté dans le chapitre 6.10 des impacts et mesures de l'étude d'impact, l'ensemble des réseaux linéaires traversés par le projet MAGEO seront rétablis. VNF travaillera en liaison avec l'ensemble des concessionnaires de ces réseaux dans la suite des études du projet MAGEO afin de déterminer précisément les modalités de maintien, de protection ou de déplacement des réseaux concernés. Une convention entre VNF et les concessionnaires en charge de ces réseaux sera passée pour définir les responsabilités des intervenants, les modalités techniques, administratives et financières de leurs déplacements.

Les accès en bord de rivière seront également maintenus pendant les travaux, les voiries impactées pourront faire l'objet de déviations provisoires. À ce stade du projet, les itinéraires de substitution ne sont pas encore définis. Ils seront précisés ultérieurement. Chaque commune sera consultée de façon à intégrer les contraintes nécessaires en matière de circulation dans les cahiers des charges, puis informée de la nature et du calendrier des travaux préalablement à leur démarrage.

Les aménagements seront renforcés pour conserver le positionnement de l'entrée de la STEP de Verberie qui ne peut pas être modifiée. La plateforme d'entrée sera conservée.

Des variantes en enrochement sont étudiées en aval pour rétablir le cheminement nécessaire à l'exploitation de la STEP pendant les travaux (passage de véhicules d'exploitation et de camions d'évacuation des boues).

Le rejet de la STEP qui s'effectue dans un cours d'eau longeant la parcelle et se rejetant dans l'Oise, ne sera pas affecté par les travaux de MAGEO.

- Débouché des rus

Le traitement du débouché des rus est précisé au point n° 5) Projet : ports, réseaux, halage, marchepied, développement éco , emprises, quais » ci-avant.

- Planning de l'opération

Concernant les dates de chantier et échéancier, les travaux MAGEO sont prévus pour un démarrage en 2024, comprenant 4 ans de travaux. Des travaux préparatoires seront exécutés en amont, comme l'archéologie préventive, dévoiement de réseaux, etc. Ces éléments de planning sont en cours d'étude dans la phase projet, et seront connus fin 2021.

10) Nuisances : sonores, vibrations, inondations

Le changement de gabarit des péniches fait craindre une augmentation significative des nuisances particulièrement sonores et vibratoires. Certains craignent que les vibrations entraînent des désordres dans les habitations riveraines de l'Oise. Concernant les inondations, l'impact du projet est mal perçu. Il conviendrait de rappeler la situation actuelle, la situation future par bief et préciser la coordination avec les projets de l'entente Oise-Aisne ainsi que la prise en compte du PPRI

Réponse du Maître d'Ouvrage :

a. Nuisances sonores

En l'absence de textes spécifique réglementant la prise en compte des nuisances sonores liées au trafic sur des canaux à grand gabarit, ce sont les textes réglementaires limitant le bruit des infrastructures des transports terrestres, et relatifs à la protection des riverains, qui ont donc servi de base et de cadre aux études d'impact acoustique du projet MAGEO. Il faut noter cependant que les nuisances sonores devraient être faibles, le transport fluvial étant par nature peu bruyant. VNF poursuit de plus une démarche d'électrification des quais et zones d'attente afin d'éviter l'utilisation des moteurs sur ces zones.

L'étude acoustique réalisée dans le cadre du projet et présentée en annexe de l'étude d'impact (pièce F11/9) permet de quantifier les nuisances sonores de jour comme de nuit.

Le chapitre 8.1 Environnement sonore de la partie impacts et mesures (Pièce F4) de l'étude d'impact précise que des traitements de façade sont préconisés pour les habitations à protéger.

Une mise à jour complète de l'étude acoustique est prévue pour alimenter le dossier d'autorisation environnementale.

b. Vibrations

Concernant les vibrations dans le cadre du projet MAGEO, l'impact vibratoire se situe lors du stationnement des bateaux et lors des manœuvres de demi-tour. Néanmoins, les impacts liés au projet sont considérés comme faibles et n'entraîneront pas de désordres dans les habitations riveraines de l'Oise. À noter également que la mise en service du projet permettra de réduire le trafic routier sur la zone du projet. À l'horizon 2030, ce sont plus de 35 000 camions qui seront évités sur la zone d'étude grâce à la mise en service du projet. Les vibrations potentiellement générées par le trafic seront donc moindres.

c. Inondations

La situation actuelle du territoire est détaillée au sein de l'état initial de l'étude d'impact (pièce F3A). Il y est présenté le risque inondation au chapitre 3.2.4 Crue et risque d'inondation.

Une étude hydraulique a été réalisée afin de déterminer les mesures compensatoires à mettre en place afin de garantir une neutralité hydraulique voire d'améliorer la situation actuelle en termes de risque d'inondation dans le cadre du projet. Cette étude a par ailleurs permis de mettre en évidence la nécessité de réaliser un site de compensation des crues (site de Verneuil-en-Halatte). Les mesures prévues pour la gestion des crues (pompage dans le CSNE, aménagement du site de Longueil-Sainte-Marie et création du site d'écrêtement de Verneuil-en-Halatte) sont présentées dans la pièce F4 de l'étude d'impact au chapitre 3.2.3 : Impacts durant l'exploitation et mesures envisagées - Aspects quantitatifs.

L'ensemble du projet MAGEO intercepte 3 PPRI. Ceux-ci ont été pris en compte dans la conception du projet. La situation future par bief pourra être précisée lors de la phase Projet. L'actualisation des études hydrauliques est en cours pour intégrer la conception plus détaillée du projet, ces études sont établies en cohérence avec celles de l'Entente Oise-Aisne. VNF pourra fournir aux communes et territoires concernés par une évolution des cotes d'eau les nouvelles données qui seront fournies à l'issue de l'actualisation du modèle hydraulique. Ce sera ensuite aux communes et aux agglomérations concernées d'aller défendre ces nouvelles cotes d'eau devant les services de l'Etat et la Police de l'eau pour une demande de modification du PPRI.

d. Autres nuisances

Le projet s'articule avec les plans et schémas à portée environnementale, notamment le plan départemental de prévention et de gestion des déchets issu de chantiers mais également avec la charte du PNR de l'Oise, le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie etc. Ces plans et schémas prennent en compte la problématique des déchets et le projet MAGEO est en cohérence avec ceux-ci.

VNF va faire réaliser en 2021 une nouvelle étude sur l'impact du projet sur la qualité de l'air et la santé.

VNF poursuivra la concertation avec les communes concernées par le projet, les communautés de communes et le département sur la base des études plus détaillées de phase Projet.

11) Financier: coût travaux, participations,

Les collectivités considèrent qu'il s'agit d'un projet imposé, que le bénéfice attendu pour les communes traversées est faible, sauf peut-être pour les communes disposant d'un port et qu'il convient donc que VNF accompagne certains projets communaux induits par MAGEO. Le réaménagement des espaces urbains (Compiègne, Pont, Verberie, Creil) devrait être pris en charge par VNF. La profession agricole et quelques riverains dont les parcelles sont en emplacement réservé voudraient connaître le mode et le montant des indemnités. Le coût des travaux annoncé devrait évoluer si les demandes de compensation, de participation aux travaux d'accompagnement, la prise en charge du transfert de SNC, de l'entreprise Guerdin, du port de Jaux étaient actées

Réponse du Maître d'Ouvrage :

a. Coûts des travaux :

Au stade des études d'Avant-Projet, le montant prévisionnel des travaux s'élève à 264, 127 458 € millions d'euros HT (conditions économiques de 2013). En cumulant travaux, acquisitions foncières et études, le montant total estimé de l'opération est de 288 M€ TTC. Le montant total actualisé (aux conditions économiques de 2019) est de 298 M€ TTC pour un coût à terminaison d'environ 342 M€ TTC (341,8 M€ plus précisément).

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

b. Accompagnement financier de VNF :

Concernant l'acquisition et conventionnement par voie de servitude, se référer au point « 9) Chantier : expro, travaux, nuisances, raccordement des rus »

Concernant la compensation agricole : L'ensemble de ce point est évoqué au niveau du « 6) Compensations : par commune, sur le tracé »

Concernant les bateaux stationnaires, VNF s'est engagé volontairement dans une démarche de discussion et d'analyse des potentiels impacts pour les bateaux concernés. Toutefois, VNF rappelle que les bateaux disposent aujourd'hui d'une convention d'occupation temporaire. Les impacts de MAGEO sur les embarcations d'habitat fluvial ne pourront donc pas faire l'objet d'indemnisation financière. VNF s'assure toutefois qu'une communication régulière sur l'avancée du projet et ses potentiels impacts d'ici à 2024 soit réalisée sur ces zones de stationnement. L'ensemble de ces bateaux ne sera pas nécessairement affecté par le projet.

c. Des aménagements paysagers

Des améliorations spécifiques seront proposées à l'intersection des berges rescindées et des cheminements piédestres de l'Oise. Regroupés sous l'appellation « Découverte de la nature », ces projets spécifiques sont en cours de discussion avec les collectivités. Ils concernent à ce stade :

- un îlot de nature à Compiègne ;
- un chemin suspendu du Clos des Roses à Compiègne ;
- un observatoire du Grand Peuple à Armancourt ;
- des planches d'exploration à Verberie ;
- des pontons à Pont-Sainte-Maxence (hameau de Sarron) ;
- une halte du stade à Pont-Sainte-Maxence ;
- un observatoire à Brenouille ;
- une promenade sur le quai Jules Michelet à Creil.

L'ARCBA a missionné un paysagiste pour travailler sur le volet paysager, les propositions de la maîtrise d'œuvre MAGEO lui seront présentées pour amélioration du projet.

Les aménagements des sites à fort potentiel paysager et écologique trouvent naturellement leur place sur les zones de hauts-fonds, où la profondeur de la rivière est faible. Il s'agit de La Croix-Saint-Ouen, de l'île du Grand Peuple, de l'Épinette, de Verberie et du Hameau de Sarron.

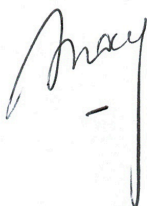
Appréciation de la commission d'enquête :

Après analyse du dossier, examen des avis et observations, des réponses du maître d'ouvrage, la commission d'enquête retient les points clés suivants :

- *Projet MAGEO interdépendant de la liaison Seine-Escaut*
- *Projet comprenant des alternats de circulation sur 1/3 du tracé qui pénalise le trafic*
- *Gabarit de navigation (Vb) cohérent avec la liaison Seine-Escaut, sauf pour le tirant d'air des ouvrages d'art qui limite les convois à 2 couches de containers*
- *Approche du projet par section afin d'obtenir l'impact minimum sur l'environnement*
- *Rescindement entraînant des emprises sur les propriétés riveraines de l'Oise*
- *Large concertation reprise depuis fin 2020, mais sentiments des élus de n'être pas entendus et/ou mal compris. Ressenti confirmé à la lecture du mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux observations formulées pendant l'enquête publique*
- *Engagements divers pris par le maître d'ouvrage en 2012, confirmés lors de l'enquête*
- *Berges : palplanches pour limiter l'impact en milieu urbain. Seules les berges rescindées ou berges présentant une vulnérabilité forte après diagnostic sont susceptibles d'un renforcement*
- *Pêche : maintien de l'activité par traitement des pentes des berges, rétablissement des pontons*
- *Pas de modifications et de création des Ouvrages d'Art (demande formulée par la profession et quelques collectivités locales)*
- *Transport par voie d'eau privilégié pour les déblais et sédiments qui feront l'objet d'analyse pour vérification des possibilités de ré-emplois*
- *Chemin halage et servitude marchepied : rappel de la réglementation qui sera prise en compte par le maître d'ouvrage*
- *Concertation réaffirmée avec Entente Oise-Aisne, pas de substitution aux missions de l'Entente*
- *Compensation réalisée à l'échelle du projet tout en recherchant, dans la mesure du possible, des compensations au plus près de l'impact*
- *Société Nautique du Compiégnois : position du maître d'ouvrage plutôt "fermée" par rapport à la demande des élus du Compiégnois et du club qui demandent, pour des raisons de sécurité (notamment des scolaires) le transfert du club*
- *Site de Verneuil : gestion du site non défini tant en période de crue que hors période. Convention de gestion privilégiée par le maître d'ouvrage*
- *Expropriations nécessaires sauf accords amiables ; possibilité de contractualisation, d'instauration obligation réelle environnementale*
- *Nuisances : bruit dans les limites réglementaires ; vibrations*
- *Lafarge granulats : concertation particulière en cours avec l'entreprise*
- *Inondations : le projet recoupe 3 PPRI actuellement en cours de révision*
- *Beaucoup de renvois aux phases suivantes DAE*

La commission d'enquête

Régis BAY



Alain GIAROLI



Michel MARSEILLE

