

MAGEO

mise au gabarit européen de l'Oise
entre Compiègne  Creil



Un projet pour
le transport fluvial
et le territoire



POURQUOI MAGEO ?

Le projet MAGEO consiste à aménager la rivière Oise entre Compiègne et Creil afin qu'elle puisse accueillir des convois au gabarit européen Vb* (bateaux d'une longueur de 180m, d'une largeur de 11,40 m et transportant jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises). La section de l'Oise comprise entre Creil et Conflans-Sainte-Honorine a déjà été aménagée à ce gabarit dans les années 1970.

Avec le projet MAGEO, c'est l'ensemble de l'axe Oise qui permettra le passage de bateaux au gabarit européen. Porteuse de développement économique, d'aménagements favorables au territoire et de réduction des pollutions, cette évolution se fait au bénéfice du développement durable.



35 000
Nombre de camions / an en moins sur les routes d'ici à 2030 grâce à la liaison Seine-Escaut.

Le saviez-vous ?
—
Le transport d'un convoi fluvial de 1 500 tonnes émet environ 3 fois moins de CO₂ que par camion.



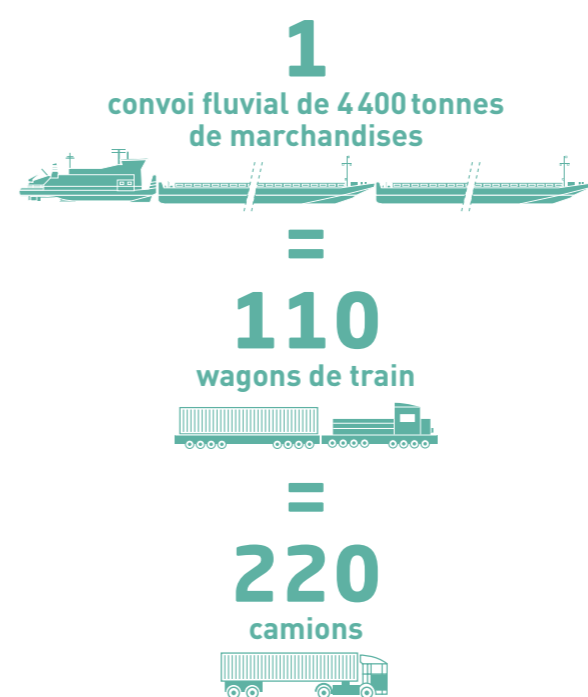
MAGEO, MAILLON ESSENTIEL DE LA LIAISON SEINE-ESCAUT

Le projet MAGEO s'inscrit dans un programme global de liaison fluviale au gabarit européen, destiné à relier le bassin de la Seine au bassin de l'Escaut.

L'objectif : établir un nouveau corridor européen de fret entre Le Havre, Rouen, Paris, Dunkerque et le Nord de l'Europe, axe économique majeur dont la circulation routière est aujourd'hui congestionnée.

Cette liaison nécessite entre autres :

- la construction du canal Seine-Nord Europe, qui reliera le bassin Seine-Oise au réseau fluvial à grand gabarit du Nord et de l'Est de l'Europe ;
- la mise au gabarit européen Vb de l'Oise (MAGEO). Cet aménagement de la rivière, situé à l'extrémité sud de ce futur canal, constitue une étape clé pour assurer la continuité de navigation sur la liaison Seine-Escaut.



LE TRANSPORT FLUVIAL, UN MODE ÉCONOMIQUE ET ÉCOLOGIQUE

En facilitant le transport fluvial à grand gabarit*, le projet MAGEO contribue à répondre aux objectifs promus par la France et les Nations Unies (COP 21). **Ce mode de transport consomme 2 à 4 fois moins de carburant que les autres modes.** C'est une réponse concrète en matière de transition énergétique et écologique.

La consommation d'énergie dans le fret fluvial est d'autant plus faible que les volumes transportés sont importants. Enfin, peu soumis aux aléas de la circulation, le transport fluvial est fiable, ponctuel et sûr.

Les études de trafic ont démontré que la mise en service du projet MAGEO, conjuguée à celle du canal Seine-Nord Europe, permettra de **réduire significativement le trafic routier sur la zone du projet.** Ainsi, à l'horizon 2030, ces projets supprimeront de l'ordre de 200 millions de tonnes-kilomètres routières. Ce sont donc plus de 35 000 camions par an qui seront évités en 2030 grâce à la mise en service de la liaison Seine-Escaut.

* Se référer au glossaire

* Se référer au glossaire

UN ATOUT ÉCONOMIQUE POUR LE TERRITOIRE

En termes de fret, le projet MAGEO permettra d'augmenter les tonnages transportés par bateaux et, par cette massification, de baisser le coût du transport de marchandises. **Les entreprises locales disposeront d'un accès à grand gabarit** vers les ports normands (Le Havre, Rouen) et les ports du nord de l'Europe (Dunkerque, Anvers...). Ainsi, le projet MAGEO contribuera au développement économique local et régional (transport, logistique, agro-alimentaire...).

Pour des raisons de coûts, de fiabilité et de régularité les entreprises pourront choisir d'augmenter la part du fluvial dans leur trafic local* ou d'échange*. **Selon les études socio-économiques réalisées en 2015, ces trafics passeront de 2 millions de tonnes en 2014 à 3,9 millions de tonnes à l'horizon 2030.** Pour anticiper ce surcroît d'activité, une plateforme multimodale* a déjà été réalisée à Longueuil-Sainte-Marie.

Le secteur du département de l'Oise situé entre Compiègne et Creil abrite un patrimoine culturel, historique et naturel important, qui favorise **l'usage touristique de la rivière**. Pour développer le tourisme fluvestre*, les berges réaménagées dans le cadre du projet permettront de mettre en valeur le patrimoine naturel de l'Oise.

2014

4,2 millions
de tonnes transportées sur l'Oise,
soit en moyenne
25 bateaux par jour



2030

13,7 millions
de tonnes par an,
soit en moyenne 43 bateaux par jour
dont 3 à 4 convois au gabarit Vb



Les évolutions les plus importantes sont attendues sur les trafics de matériaux de construction, de céréales et de conteneurs.

Le projet aura de nombreuses retombées positives – écologique, économique, hydraulique – répondant ainsi aux enjeux locaux et régionaux

1

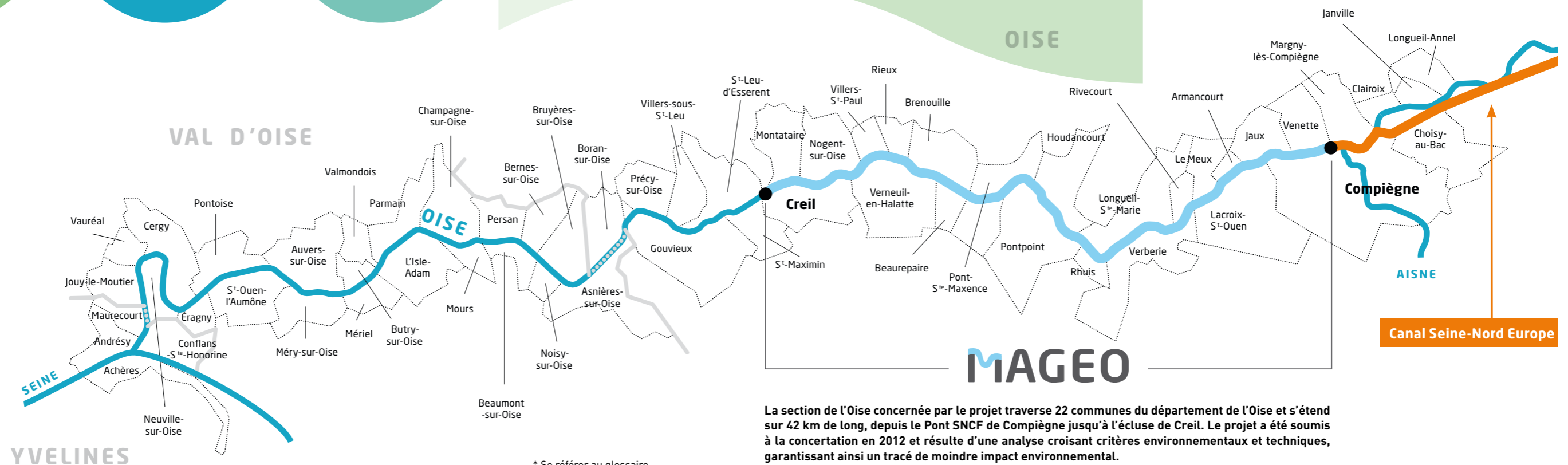
département concerné par les travaux

22

communes

42 km

de voies navigables



La section de l'Oise concernée par le projet traverse 22 communes du département de l'Oise et s'étend sur 42 km de long, depuis le Pont SNCF de Compiègne jusqu'à l'écluse de Creil. Le projet a été soumis à la concertation en 2012 et résulte d'une analyse croisant critères environnementaux et techniques, garantissant ainsi un tracé de moindre impact environnemental.

* Se référer au glossaire

AU CŒUR DES TRAVAUX

APPROFONDISSEMENT DU CHENAL NAVIGABLE DE L'OISE

Pour assurer la navigation des bateaux de 4 400 tonnes, l'Oise doit garantir les dimensions de la zone de passage, appelée « rectangle de navigation » (schéma ci-dessous).

Le chenal de l'Oise sera ainsi approfondi par dragage afin de porter le mouillage à 4 mètres, contre 3 mètres aujourd'hui.

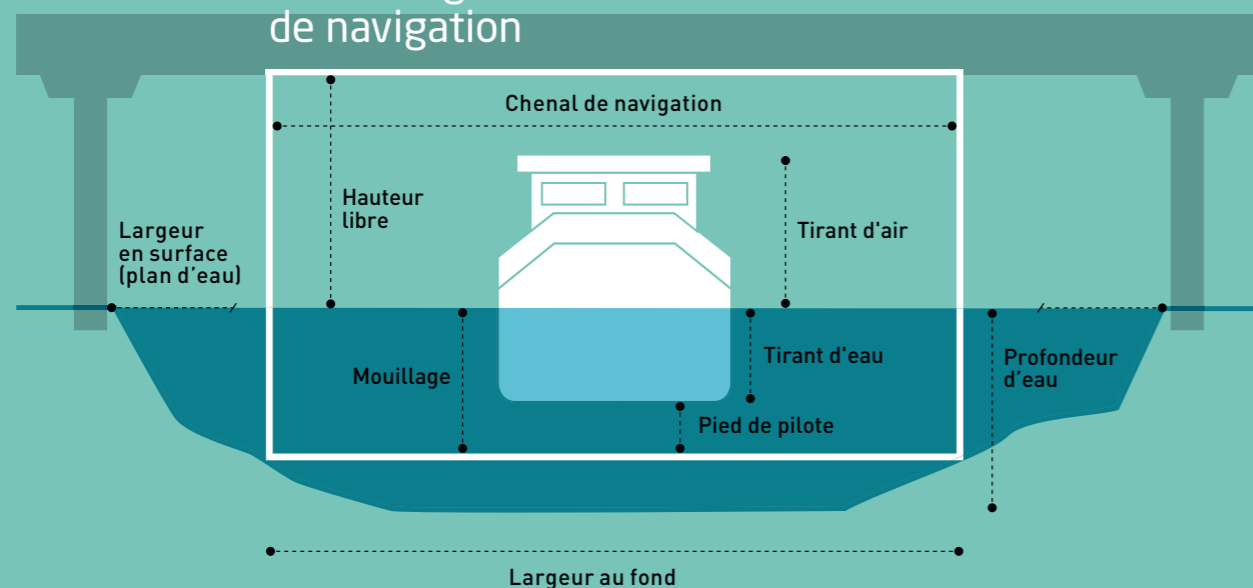
La largeur du futur chenal de navigation de l'Oise sera comprise entre 36,2m et 42m selon le profil des berges ; ou limitée à 25m en cas de sens unique de navigation : on parle dans ce cas de zones d'alternat*.

5,25 m
de hauteur libre*
soit 2 couches
de conteneurs

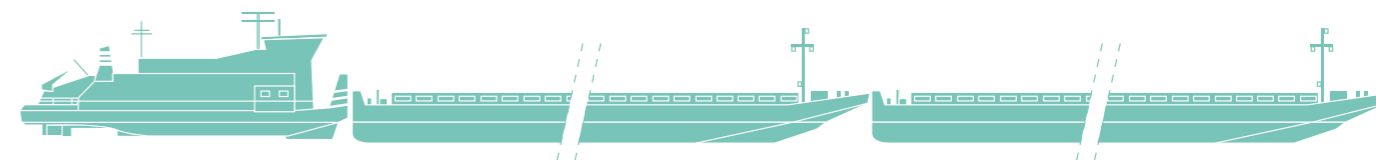
4 m
de mouillage,
soit 3 m de tirant
d'eau et 1 m de
pied de pilote

4
zones d'alternat,
d'une longueur
cumulée
de 19,3 km

Le rectangle de navigation



* Se référer au glossaire



🚢 Bateau projet (gabarit européen Vb) :

Capacité de 4 400 tonnes
Longueur 180 m / Largeur 11,40 m
Tirant d'eau 3 m / Mouillage 4 m

MODIFICATION DE CERTAINES COURBES DE LA RIVIÈRE

Il s'agit d'une opération appelée rescindement de berges pour améliorer les conditions de navigation et faciliter le passage des bateaux de 180 mètres.

Le projet nécessite de modifier le tracé actuel du cours d'eau afin d'aménager un chenal de navigation compatible avec la catégorie de bateau attendue.

Pour ce faire, **les berges doivent être rescindées et protégées** dans certains secteurs. Ce sont ainsi de l'ordre de 30 km de berges qui seront réaménagées dans le cadre du projet. Par ailleurs, certaines berges identifiées comme vulnérables à la suite d'un diagnostic seront également protégées.

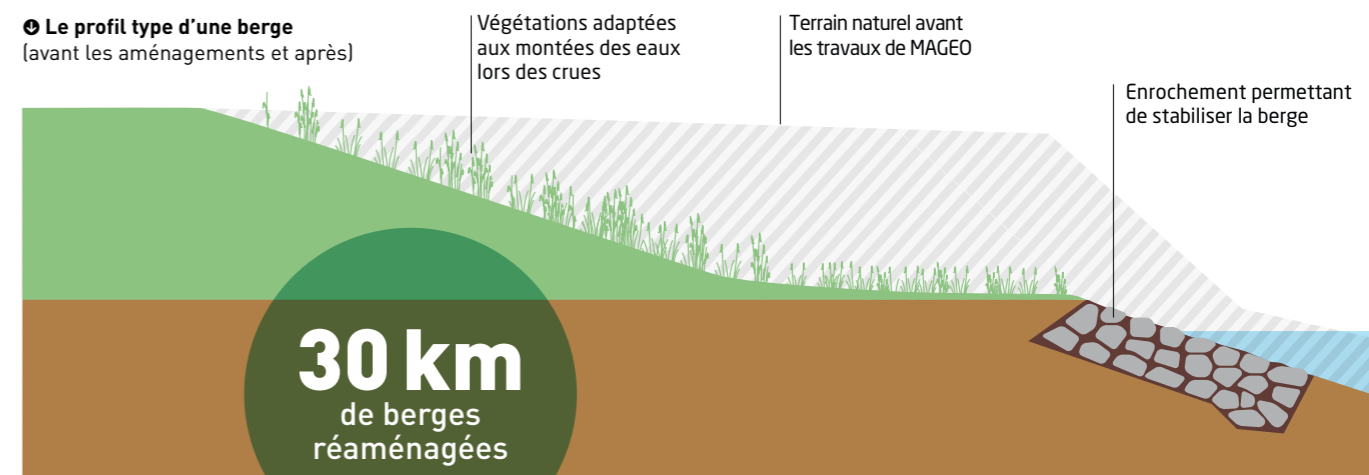
L'utilisation des techniques du génie végétal* dans la protection des berges sera privilégiée autant que possible. Comme les berges naturelles, les berges traitées par le génie végétal assurent de multiples fonctions : physiques (stabilité, soutènement, étanchéité, brise-vent, protection contre les inondations), écologiques (corridor biologique, habitat, refuge, lieu de reproduction, source de nourriture, zone d'échanges, épuration des eaux, ombrage...), socio-économiques et paysagères (visibilité, cadre de vie).

Le projet MAGEO est aussi l'occasion de **soigner l'aménagement des berges**, favorisant ainsi le cadre de vie et les activités comme la pêche, les promenades... Sur les berges rescindées, trois types d'aménagements sont ainsi prévus :

- reconstitution des berges à l'identique (70 % des cas) ;
- reconstitution des berges avec des améliorations spécifiques (cheminements piétons, observatoires...) sur certains points d'intersection avec les cheminements actuels le long de l'Oise ;
- réalisation d'aménagement de sites à fort potentiel paysager permettant une mise en valeur pédagogique, faunistique et floristique.

Le projet permettra
aussi de soigner
l'aménagement
des berges, favorisant
ainsi le cadre de vie
et les activités de loisir

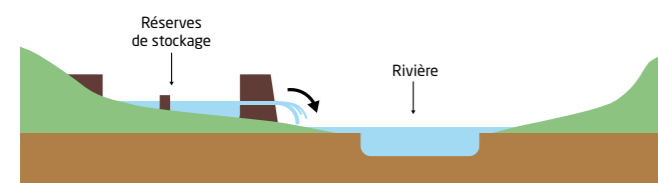
🚶 Le profil type d'une berge (avant les aménagements et après)



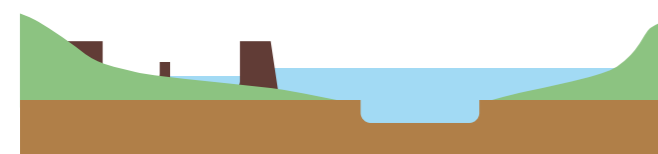
* Se référer au glossaire

EN ACCOMPAGNEMENT DES TRAVAUX

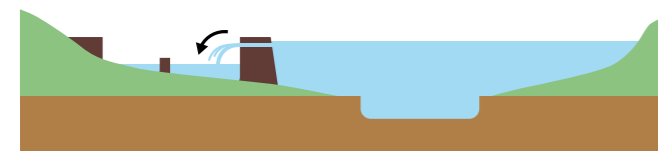
Le principe de fonctionnement d'un site d'écrêtement des crues



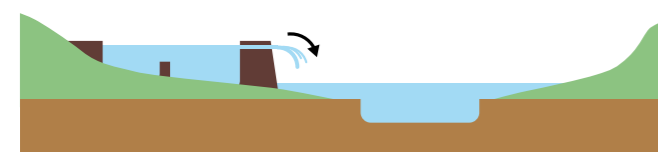
1 Lors d'une prévision de forte crue : le niveau d'eau des réserves de stockage est abaissé par une vidange partielle de façon gravitaire.



2 Au début de la crue : on soustrait ces espaces à la montée des eaux en les réservant pour la pointe de la crue.



3 Au plus fort de la crue : les eaux de la crue peuvent envahir les espaces soustraits à la montée des eaux en remplissant ainsi les réserves en temps utile.



4 Après le passage de la crue : les eaux stockées sont vidangées progressivement lorsque l'Oise a bien amorcé sa décrue. En dehors des fortes crues, les étangs ne sont pas sollicités et les usages de loisirs sont maintenus.

UN SITE D'ÉCRÈTEMENT* DES CRUES CRÉÉ À VERNEUIL-EN-HALATTE

En cas de crue, le projet garantira une **neutralité hydraulique***.

En amont de Creil, l'approfondissement de l'Oise aura un effet positif, diminuant les risques d'inondation. En aval de Creil, pour écarter le risque d'impact hydraulique légèrement négatif, le projet prévoit des mesures compensatoires, dont la principale est la réalisation d'un site d'écrêtement des crues au niveau de la commune de Verneuil-en-Halatte. Il permettra de stocker un volume d'eau au passage de la pointe de la crue pour le restituer à l'Oise lorsque la décrue est amorcée. D'une superficie de 230 hectares, ce site permettra de stocker de l'ordre de 3,5 millions de m³ d'eau pour une crue centennale.

Par ailleurs, le site d'écrêtement de Longueil-Sainte-Marie, géré par l'Entente interdépartementale Oise-Aisne, sera légèrement adapté afin de lui permettre de conserver son volume de stockage.

Les travaux débuteront par la création de ce site

DES MATÉRIAUX EXTRAITS VALORISÉS

Les opérations de dragage sont susceptibles d'être une source de turbidité dans l'eau. Afin d'utiliser les mesures les plus respectueuses pour l'environnement, VNF a réalisé une analyse multicritères pour définir les techniques les plus appropriées pour les travaux.

Les matériaux extraits seront dans la mesure du possible réutilisés dans le cadre du projet. Dans le cas contraire, ils seront évacués vers des sites de dépôts définitifs, en privilégiant le transport fluvial jusqu'au plus proche des sites. Les déblais seront pris en charge par les entreprises et carriers locaux, puis majoritairement valorisés.

VNF s'engage à privilégier la voie d'eau pour les travaux et le transports des matériaux

DES VOIRIES ET RÉSEAUX RÉTABLIS

Le projet MAGEO prévoit le réaménagement des voiries et réseaux touchés du fait de la modification du tracé de l'Oise dans certains secteurs.

Concernant la voirie, l'ensemble des chemins qui seront coupés par le projet MAGEO sera rétabli à l'identique, ou avec une légère déviation.

CINQ ZONES DE HAUTS FONDS CRÉÉES

Le décalage du cours de l'Oise sur certains secteurs nécessite de remblayer le cours d'eau actuel afin de limiter les impacts hydrauliques. Cinq zones de hauts fonds* (partie de la rivière où la profondeur est réduite) **seront ainsi créées. Elles seront aussi une opportunité pour créer des aménagements écologiques, notamment des zones de frayère.**

Les hauts fonds favorisent la pousse d'herbiers nécessaires à la reproduction de la faune piscicole. En effet, les poissons ont besoin de différentes zones dans le fleuve (ou en relation avec celui-ci) pour leurs activités de nutrition, repos et reproduction, au cours de la journée et du cycle annuel.

Le saviez-vous ?

Les hauts fonds favorisent la pousse d'herbiers nécessaires à la reproduction de la faune piscicole

UNE HAUTEUR LIBRE CONSERVÉE

Dans le cadre du projet, **il n'est pas prévu de rehausser les ouvrages car la hauteur libre des ponts permet actuellement de faire passer des convois avec deux couches de conteneurs.** Une expérimentation grandeur nature avec un bateau projet chargé a notamment été réalisée au niveau du pont Louis XV (anciennement Solférino) de Compiègne, pont le plus contraignant de l'itinéraire. Le reportage filmé est disponible sur le site internet du projet.

DES AMÉNAGEMENTS POUR LA NAVIGATION

sont prévus dans le cadre de la mise au gabarit Vb. Pour les navigants, le projet prévoit ainsi la création de :

- **quatre zones d'alternat** sur les secteurs où les rescindements ne sont pas réalisables, notamment lors d'enchaînements de courbes / contre-courbes et dans les centres urbains contraints. Les alternats représentent 19,3 km du tracé de MAGEO ;

- **des aires d'attente**, situées aux extrémités des zones d'alternat et placées en-dehors du chenal de navigation, pour que les bateaux s'amarrent le temps que la section d'alternat se libère ;

- **une aire de stationnement**, équipée notamment d'un quai d'accostage ;

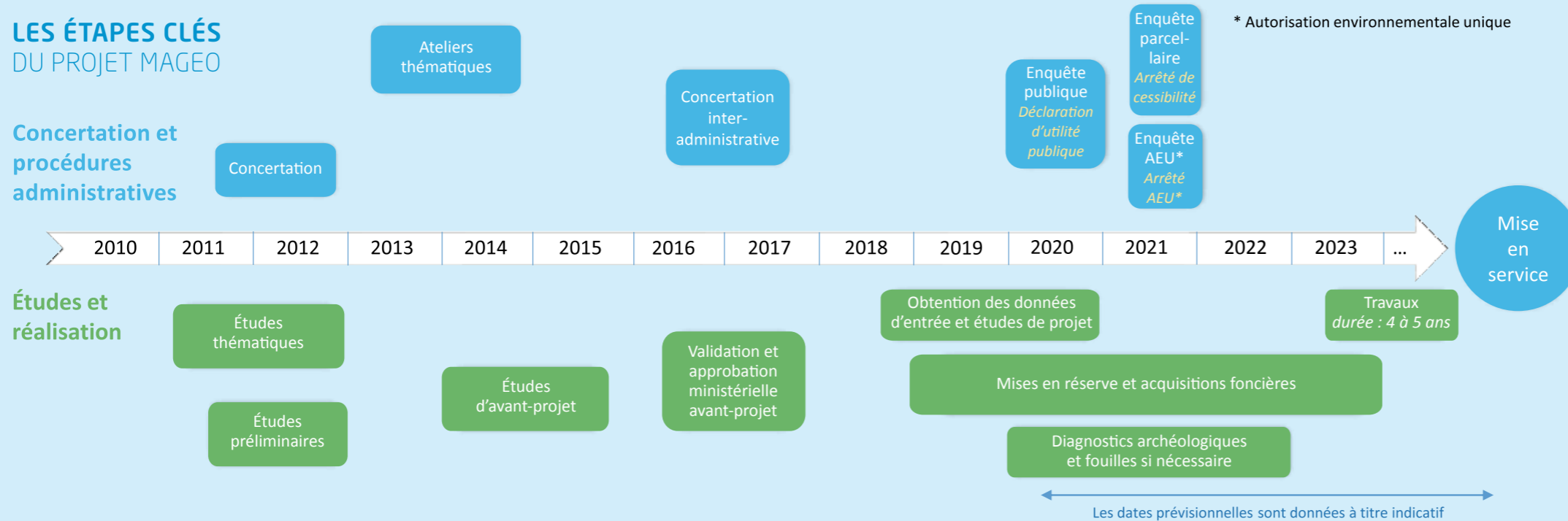
- **la mise en place d'une signalisation et d'un balisage** permettant la navigation, de jour comme de nuit, ainsi qu'en conditions de visibilité réduite.

* Se référer au glossaire

LES ÉTAPES CLÉS DU PROJET MAGEO

Concertation et procédures administratives

Études et réalisation



COÛT ET FINANCEMENT

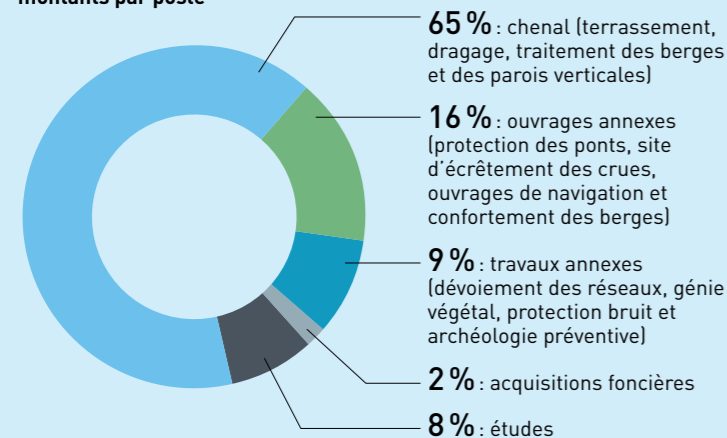
Le coût actualisé du projet est de 298 M€ TTC (valeur 2019). Ce montant est réparti entre les études (24 M€ TTC) et les travaux et acquisitions foncières (274 M€ TTC).

Le projet MAGEO bénéficie de co-financements de la part des collectivités locales, à hauteur de 20 M€ dans les Contrats de plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 des Régions Hauts-de-France et Île-de-France. Ce montant permet de financer la poursuite des études du projet, les acquisitions foncières ainsi que les premiers travaux de dévoiement des réseaux.

Chaînon essentiel de la liaison Seine-Escaut, le projet bénéficie également d'une participation de l'Union européenne dans le cadre du MIE (Mécanisme d'Interconnexion en Europe) 2014-2022.



Répartition des montants par poste



10 années d'études

4 à 5 années de travaux

298 M€ montant global TTC du projet

GLOSSAIRE

Alternat

Sens unique alterné pour franchir un passage étroit, dans lequel deux bateaux ne pourraient pas se croiser.

Écrêtement de crue

Diminution du débit de pointe de la crue en stockant un volume d'eau suffisant.

Fluvestre

Le touriste fluvestre alterne les activités fluviales (navigation...) et les activités terrestres sur les berges (vélo, marche, visites, commerce...). C'est la contraction des mots « fluvial » et « terrestre ».

Gabarit

Le gabarit d'une voie d'eau indique la taille des plus gros bateaux : longueur, largeur, tirant d'eau, tirant d'air, qui peuvent l'emprunter (circulaire du ministère en charge des transports n°76-38 du 1^{er} mars 1976 modifiée par la circulaire n° 95-86 du 6 novembre 1995).

Gabarit européen Vb

Gabarit qui entre dans une classification européenne des voies navigables permettant l'accès de bateaux d'emport supérieur à 3 000 tonnes.

Génie végétal

Technique de protection qui a pour rôle de maintenir les berges. Il utilise les végétaux pour stabiliser les sols. Les techniques sont nombreuses, telles que les pieux vivants, tressages, caissons végétalisés, semis herbacés, boutures, ou encore plantations.

Hauteur libre

Hauteur du passage libre entre la ligne d'eau de référence, niveau des eaux calculé sur les vingt dernières années hors période de crue, et le tablier du pont ou la voûte du souterrain. Cette hauteur libre est appréciée sur la largeur du rectangle de navigation, et non par rapport au point le plus haut de la voûte du pont.

Hauts fonds

Partie d'une rivière où la profondeur est réduite.

Neutralité hydraulique

Pour une crue donnée, les niveaux d'eau sont identiques ou abaissés entre avant et après les travaux.

Plateforme multimodale

Installation logistique de chargement et déchargement des marchandises qui permet le transfert de ces dernières d'un mode de transport à l'autre (fluvial, route, rail). C'est également un espace d'activités et de services aux entreprises utilisatrices (entreposage, transformation de produits, conditionnement, dédouanement...).

Site d'écrêtement

Aménagement visant à détourner l'eau de la rivière au moment du pic de la crue pour diriger l'eau à un endroit où elle causera moins de dommages.

Trafic d'échange

Trafic dont une seule extrémité (origine ou destination) est localisée dans le périmètre du projet.

Trafic local

Trafic dont l'origine et la destination se situent dans le périmètre du projet.

Un maître d'ouvrage à votre écoute

Après une première phase de concertation en 2012, et la tenue d'ateliers sur certains enjeux précis liés au projet, l'écoute du public se poursuit. En 2020, une enquête publique sera organisée. L'occasion pour chacun de continuer à se renseigner, poser ses questions et donner son avis.

Pour vous informer et vous exprimer
sur le projet MAGEO :
www.mageo-concertation.fr
mageo-concertation@vnf.fr

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE, MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET MAGEO

Voies navigables de France (VNF) est le maître d'ouvrage pour le projet de mise au gabarit européen Vb entre Compiègne et Creil.

Etablissement public administratif (EPA) placé sous la tutelle du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, il est en charge de l'entretien et l'exploitation du réseau navigable, soit 6 700 km de fleuves, de canaux et de rivières aménagées en France, plus de 3 000 ouvrages d'art ainsi que des dépendances du domaine public fluvial.

Il a également pour mission d'améliorer le service qu'il apporte aux usagers de la voie d'eau et de concilier les nécessités de la navigation fluviale avec les différents usages de l'eau et la préservation des milieux aquatiques.



Voies navigables de France
Direction de l'Ingénierie et de la Maîtrise d'Ouvrage
Unité Opérationnelle de Paris
18, quai d'Austerlitz - 75013 Paris

www.bassindelaseine.vnf.fr
www.vnf.fr



Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

