

Les travaux du port Seine-Métropole-Ouest ont commencé sur fond de contestation. Des critiques sont aussi formulées contre le projet de pont d'Achères : des élus opposés se réunissent sur le site ce vendredi.

## À peine entamé, le chantier du port industriel fait des remous

Matthias Troude

**UNE SEMAINE DÉCISIVE** pour le projet, à l'heure où ses opposants. À la confluence de la Seine et de l'Oise, les travaux préparatoires du futur port Seine-Métropole-Ouest ont commencé dans un climat que les multiples initiatives de concertations n'auront pas réussi à apaiser.

Cette plate-forme multimodale située entre Achères, Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine, et visant à accompagner le développement du Grand Paris, inquiète les riverains et les associations qui luttent pour la protection de l'environnement.

La contestation est même double, puisque dans le sillage du port se projette la construction d'un pont entre Achères et Carrières-sous-Poissy pour pallier l'augmentation du trafic routier. Plusieurs élus, dont la sénatrice (EELV) des Yvelines Ghislaine Senée et le député (EELV) de la dixième circonscription du Val-d'Oise Aurélien Taché, tous deux écologistes, se rendent ce vendredi sur le chantier, où le défrichage a commencé en octobre dernier. Contactée par « le Parisien », Ghislaine Senée indique qu'elle espère toujours faire reculer ce qui « ne sont que des travaux de défrichage », puisque « des actions en justice sur le fond ont été intentées par les associations ».

### « Vous nous faites peur »

La mobilisation d'élus alors que rien ne peut plus arrêter ces projets témoigne d'une opposition encore vive. Ce lundi encore, l'établissement public Haropa, porteur du



projet de port, tenait une réunion d'information à Andrésy devant une tribune réticente. « Ce n'est pas crédible », « vous nous faites peur » ou encore « on a de moins en moins confiance » sont autant de critiques qui fusaient, quand le public ne se contentait pas d'évacuer par le rire les quelques éléments de langage de Haropa. « Visuellement, ce n'est pas terrible », s'inquiétait Éléonore, une habitante d'Andrésy. Alistair, de Conflans, s'interrogeait plutôt sur « l'aspect environnemental » du projet, « alors qu'on nous ra-

bâche qu'il faut arrêter l'artificialisation des sols ».

Le directeur du projet, Jean-Yves Hardy, a tenté de rassurer, sans grand succès. Même en rappelant que la phase de concertation, qui avait lieu de 2014 à 2018, a permis de resserrer le projet du port de 300 à 100 ha. « De la com », balayait Michel, un riverain andrésien qui attendait « plus de concret » de cette présentation longue de deux heures.

Si Haropa vantait le bilan carbone et sonore du futur axe voie d'eau-rail en prenant soin d'éviter le sujet tabou, le projet

Dans les cartons depuis 1994, le projet du port Seine-Métropole-Ouest doit être finalisé en 2040 pour renforcer, avec le port de Gennevilliers et celui de Limay-Porcheville, le fret fluvial à l'ouest de Paris.

dises et de matériaux. À Achères, le port se spécialisera dans le bâtiment et les travaux publics (BTP).

### 750 emplois et des promesses écologiques

Son but ? Désengorger les routes adjacentes, notamment l'A 13, et mettre à profit la Seine, dont la capacité serait quatre fois supérieure au trafic actuel, selon Voies navigables de France (VNF). La plate-forme multimodale devrait au passage créer environ 750 emplois.

Le port d'Achères se veut également « chantier vert ». En plus de la division des émissions de CO<sub>2</sub> par cinq en retirant les camions des routes (du moins, avant l'enjeu des derniers kilomètres), Haropa et les collectivités font valoir des projets de renaturation et une attention particulière apportée à l'eau. Et la future arrivée du gaz naturel devrait verdier encore la filière.

Dans les cartons depuis 1994, le projet du port Seine-Métropole-Ouest, où les premiers bateaux devraient arriver en 2027 pour un chantier finalisé en 2040, est un objectif de longue date pour faire du Grand Paris une région portuaire. Il renforcera ainsi, avec le port de Gennevilliers (Hauts-de-Seine), qui tourne presque à capacité maximale, et celui de Limay-Porcheville (Yvelines), qui s'agrandit, le fret fluvial à l'ouest de Paris.

du pont d'Achères et de l'A 104 bis pour relier la D 30 à la D 190 et capter un surplus de camions était dans tous les esprits. Pour Patrick, riverain, outre les potentielles nuisances pour les habitants et la biodiversité d'une nouvelle route à quatre voies dans le secteur, « le problème, c'est la superposition des chantiers et la non-cohérence de l'ensemble. Il n'y a pas de vision globale ».

Tout le monde, lundi soir, semblait toutefois s'accorder sur le présupposé d'un tel projet : le fluvial représente l'avenir du transport de marchan-



**Le problème, c'est la superposition des chantiers et la non-cohérence de l'ensemble. Il n'y a pas de vision globale.**

Patrick, habitant d'Achères