

VALLEE DE SEINE

Port Seine Métropole Ouest : les travaux sont lancés

■ MAXIME MOERLAND

Lorsqu'une réunion publique fait salle comble, cela veut dire que le projet est soit très attendu par les riverains, soit particulièrement redouté. Dans le cas de celle qui s'est déroulée à l'espace Julien Green d'Andrésey, le lundi 5 février, on pencherait plutôt pour la deuxième option. Haropa Port avait convié élus et habitants du territoire pour une réunion d'information au sujet du Port Seine Métropole Ouest (PSMO), qui va progressivement sortir de terre d'ici 2040, et dont les travaux de préparation viennent de débiter en janvier.

Son emprise d'environ 100 hectares se situe sur les communes d'Achères, Andrésey et Conflans-Sainte-Honorine, à la confluence de la Seine et de l'Oise. Son objectif ? Permettre le transport et la distribution de matériaux pour le BTP avec une logique multimodale, par voie fluviale, ferrée et routière. « C'est la première fois depuis 50 ans qu'on crée un nouveau port », déclare Éliette De Lamartinière, directrice de l'aménagement pour Haropa Port, l'instance publique gestionnaire des ports du Havre, Rouen et Paris. C'est un projet stratégique qui date de 1994. Notre enjeu, c'est de mailler le territoire, pour permettre au trafic fluvial d'avoir vraiment tous les points qu'il faut en Île-de-France pour être efficient ».

Désengorger le port de Genevilliers

Qu'est-ce qu'on va pouvoir trouver, exactement, sur cette nouvelle plateforme portuaire ? Déjà, une seule et unique darse – le bassin intérieur du port permettant un accès à la Seine – où les bateaux vont entrer et sortir pour pouvoir charger, ou décharger, des matériaux et autres débris. Le long de cette darse, des parcelles accueilleraient des entreprises et leurs entrepôts, ou autres zones de stockage. « Il faut savoir que le port à surtout une vocation à accueillir des entreprises du BTP, que ce soit pour faire des éléments préfabriqués en vue de constructions en Île-de-France ou

en Normandie », rappelle Jean-Yves Hardy, directeur du projet PSMO. Le port de Genevilliers, qui est aussi géré par Haropa Port, est assez saturé du fait de sa proximité avec Paris. Aujourd'hui, PSMO permet de dégager de l'économie liée au BTP en Île-de-France ».

Les travaux préparatoires, qui ont débuté au mois de janvier, vont se dérouler sur toute l'année 2024. La première étape consistait à déplacer en amont du fleuve les bateaux-logements situés sur le quai de l'île du Bac, pour les rapprocher du pont SNCF et ainsi libérer l'espace nécessaire pour ouvrir le bassin intérieur du port. Ce déplacement définitif a été décidé après une concertation avec les propriétaires concernés, qui bénéficieront de nouveaux services comme des passerelles individualisées, des postes électriques ou encore un raccordement au réseau d'évacuation des eaux usées.

« Chaque arbre abattu sera compensé »

Depuis quelques semaines se déroule la deuxième étape des travaux préparatoires : les aménagements de la berge, toujours sur le quai de l'île du Bac. Au programme, l'installation d'une base-vie, des travaux d'enrochement, le défrichage de la ripisylve (végétation en bord d'eau) et débroussaillage et abattage d'arbres. Si ce dernier point à quelque peu effrayé l'assistance lors de sa présentation, Erwan Le Priol, chargé d'opérations, a tenté de rassurer les habitants inquiets. « Certains arbres sont situés en partie basse de la berge, ce qui fait qu'il n'est pas possible de les conserver à l'heure actuelle. Il y a aussi des espèces invasives à cet endroit, certains [de ces arbres] sont même déjà morts voire dangereux. Au final, on conserve une trentaine d'arbres sur la zone. Tout ceci est à mettre en perspective avec le projet de renaturation des berges qui arrivera lors de la phase 1 (à partir de 2025, Ndlr), l'objectif étant de conserver un corridor écologique et éviter de détruire des espaces favorables à la faune ».

La phase préparatoire des travaux du Port Seine Métropole Ouest a démarré en ce début d'année. Ce projet de plateforme multimodale, destinée au transport de matériaux de construction, verra le jour en plusieurs phases jusqu'en 2040 sur une emprise d'environ 100 hectares, en rive gauche face à la confluence de la Seine et de l'Oise sur les communes d'Achères, Andrésey et Conflans-Sainte-Honorine.



La réunion publique, qui s'est tenue à l'espace Julien Green d'Andrésey le lundi 5 février, a attiré des habitants tantôt curieux, tantôt inquiets.

Haropa Port assure que « chaque arbre abattu sera compensé », notamment par la création du parc naturel des Hautes-Plaines, l'esplanade de la darse, la renaturation et le boisement des berges. Viendra ensuite la création de la zone de découplage, qui permettra de charger sur les bateaux les déblais issus du creusement de la darse, puis, pendant la phase d'exploitation, qui deviendra une zone de chargement et de déchargement classique de marchandises à destination de la voie fluviale.

Limiter les nuisances

C'est le moment d'aborder le sujet qui fâche, et qui inquiète les riverains : les nuisances sonores provoquées par les travaux. Les immenses ducs d'albe (pieux d'amarrage) seront enfoncés dans l'eau à coups de grands marteaux hydrauliques, sur 3 périodes réparties dans l'année. La première d'entre elles, au mois de mars, durera 3 semaines. Les deux suivantes sont prévues pour mai-juin et septembre. Le battage d'un duc d'albe dure environ 30 minutes, et génère un son d'une moyenne d'environ 90 décibels. Conformément à l'arrêté préfectoral délivré pour ces opérations, les battages ne pourront être effectués qu'en semaine, de 9 h à 12 h et de 13 h à 16 h. « On a conscience que les travaux, ça impacte les riverains, admet Jean-Yves Hardy, directeur du projet. On va mettre en œuvre des mesures pour limiter ces impacts. Car il

n'y a pas que le bruit, mais aussi des émissions de poussière, qui peuvent être limitées en aspergeant les camions et en les bâchant pour éviter que la poussière qu'ils transportent aillent chez vous. On a également envie de faire un chantier vertueux et suivi en termes de déchets ».

Haropa Port promet une communication lisible et transparente pour ce qui est des nuisances générées par le chantier. Les habitants devraient ainsi être prévenus 2 semaines à l'avance quand les travaux seront particulièrement bruyants. Et pour faire remonter les informations, un appel à candidatures va permettre de nommer des « relais riverains travaux ». Ces derniers se verront transmettre un numéro d'astreinte pour contacter

directement Haropa Port ou Océlian – Eurovia (qui se chargent des travaux), et faire remonter de potentielles nuisances comme des bruits anormalement forts ou longs, ou encore des horaires de travaux non respectés. « On trouve que ce serait intéressant qu'il y ait cette connexion avec des volontaires », souligne Pascal Beaumard, directeur conseil pour l'agence de communication « État d'esprit Stratis » et animateur de la réunion publique.

Ces travaux préparatoires ne sont que le début : à partir de 2025, et jusqu'à 2027, la phase 1 du projet (soit l'aménagement de 34ha) sera enclenchée et verra la mise en œuvre des premières infrastructures portuaires. ■

Moins de trafic routier ?

L'une des promesses de cette nouvelle plateforme portuaire est la réduction du nombre de camions sur les routes du secteur dans le futur. « Nous avons fait un travail de comparaison pour ce terrain avec une situation avec, et sans le port, détaille Éliette De Lamartinière. On est à peu près sur une baisse d'une centaine de poids lourds par jour ». Un gain rendu possible par le passage quotidien de 4 bateaux en phase d'exploitation, sachant qu'une barge fluviale peut transporter l'équivalent de 250 camions en terme de volume transporté.

« En 2024, 90 % des travaux seront faits par la voie fluviale, ajoute Jean-Yves Hardy, en réponse aux riverains inquiets. La route, ce sera uniquement pour du petit approvisionnement pour les travaux qui ont lieu sur terre. La plupart des travaux seront faits depuis la Seine ». Et pour ce qui est des années qui suivent, Haropa Port espère diminuer le nombre de camions par 10, par rapport au trafic qui aurait pu naître avec l'implantation d'un autre projet. Des chiffres ambitieux, certes. Mais l'accumulation des projets, avec ceux du pont d'Achères et de la carrière de Saint-Germain-en-Laye, ne rassure en rien les habitants du territoire.