



STATE OF NEW YORK | EXECUTIVE CHAMBER

ANDREW M. CUOMO | GOVERNOR

Pour publication immédiate : 10 août 2012

**LE GOUVERNEUR CUOMO ENVOIE UNE LETTRE À L'AUTORITÉ THRUWAY CONCERNANT LE PONT
TAPPAN ZEE**

Le Gouverneur de l'État de New York M. Andrew M. Cuomo a envoyé aujourd'hui une lettre à l'Autorité Thruway concernant le pont Tappan Zee. La lettre est reproduite ci-dessous :

Chers Président Milstein et Directeur Madison,

J'ai passé en revue la Déclaration finale sur les répercussions environnementales (FEIS). Je félicite les centaines de citoyens ayant assisté aux réunions publiques dans les dernières semaines pour en apprendre plus au sujet de la FEIS et aux milliers qui ont pris le temps d'ajouter leurs commentaires par écrit.

Je me réjouis de plusieurs éléments de la FEIS et des spécifications Thruway en matière de conception :

-- L'inclusion de la possibilité d'un réseau de transport en commun sur le pont. Tel qu'on le voit dans la FEIS et dans les spécifications Thruway en matière de conception, le pont pourra accueillir pratiquement n'importe quelle configuration de réseau de transport en commun, que ce soit un train de banlieue ou un système d'autobus rapide sur le corridor Westchester-Rockland. Le pont pourra comprendre une voie pour autobus dès le premier jour. Il ne fait aucun doute que le futur des transports dans notre région réside dans les transports en commun, et nous devons remplacer le Tappan Zee par un pont favorable à ce type de transport, car c'est la première étape au développement régional du transport en commun.

-- Cela coûterait pratiquement la même chose de réparer le pont actuel que cela coûtera pour en bâtir un nouveau. Réparer le pont actuel ne résoudrait aucun des problèmes auxquels les automobilistes et les résidents sont aujourd'hui confrontés : pas d'accotements, aucun accès d'urgence, des embouteillages et une circulation considérable causant de la pollution de l'air et par le bruit - et avec des réparations, aucun transport en commun sur le pont. Au contraire, un nouveau pont non seulement rend possible les transports en commun, mais de nouvelles voies pour réduire les embouteillages et accueillir les véhicules d'urgence, des voies pour se ranger en cas de panne et des accès pour piétons et cyclistes - une vie de 100 ans avant tout entretien majeur. Tout cela à un coût près de celui de la réparation du pont.

French

- Les mesures d'atténuation environnementale de pointe feront en sorte que l'environnement naturel sera protégé. Parmi les mesures qui seront utilisées, on compte les « barrages à bulles d'air » pour protéger les poissons contre le bruit du battage, l'utilisation des vibrations au lieu du battage chaque fois que cela sera possible pour installer les piliers et des limites sur le dragage et autres mesures de protection de la vie sauvage dans l'environnement unique de l'Hudson.
- En protégeant les communautés locales contre les répercussions de la construction en limitant le battage à certaines heures, en installant des moniteurs de pollution de l'air et sonores dans les secteurs touchés et en amenant la vaste majorité des matériaux vers le pont par barges fluviales pour ainsi éviter les routes locales, la FEIS fait en sorte que les communautés ne subissent qu'un minimum d'inconvénients.

Ce sont toutes là d'excellentes mesures, et depuis la publication de la FEIS, les élus locaux de la région se sont unis d'une façon bipartisanne sans précédent pour exprimer leur soutien envers ce projet de remplacement de pont. Ils se sont mis d'accord sur le fait que de dépenser des milliards de dollars pour simplement réparer le pont actuel ne résoudra pas le taux d'accidents, les embouteillages et la pollution de l'air et sonore avec quoi vivent actuellement les résidents des comtés de Westchester et de Rockland. Ils reconnaissent que le pont Tappan Zee actuel ne convient pas aux besoins économiques et en matière de transport du bas de la vallée de l'Hudson et de l'État de New York, et qu'un nouveau pont favorable aux transports en commun tel que proposé par la FEIS est la seule option.

Je suis d'accord, j'ai reçu des recommandations de l'Autorité Thruway sur les façons d'obtenir un meilleur rendement dans certains domaines.

D'abord, la sélection de la conception du pont est de toute évidence très importante et implique des critères multifacettes d'une proportion sans précédent unique. Il s'agit d'un projet d'infrastructure de plusieurs milliards de dollars dans un secteur environnementalement sensible d'une des plus belles régions du monde. Il y a plusieurs facteurs à considérer, comme les coûts, l'ingénierie et le transport - mais aussi le paysage, le design, l'harmonie avec la beauté naturelle de l'Hudson et les intérêts des citoyens des communautés environnantes. Par conséquent, je recommande un jury de sélection d'un type différent, qui dépasse les experts techniques et structurels habituels. Le jury pourrait inclure des architectes, des historiens spécialisés dans les villes fluviales, des experts internationaux en conception ainsi que des élus locaux des comtés de Westchester et de Rockland, des citoyens ordinaires et, bien sûr, les experts techniques qui conviennent et que le Thruway a identifiés. Il me tarde de recevoir vos recommandations.

Deuxièmement, pour de nombreux résidents de Westchester et de Rockland, le pont est le seul passage pratique pour la migration journalière, les courses et les visites familiales. Je crois que le plan de péage prévu en 2017, basé sur l'estimation de l'Administration fédérale des autoroutes allant jusqu'à 5,2 milliards de dollars pour un nouveau pont, est trop élevé. Au cours des cinq prochaines années, nous

devons trouver d'autres options, des moyens de générer des revenus et de réduire les coûts de façon à réduire les hausses potentielles du péage.

Je vous demande de travailler avec mon administration pour organiser un groupe de travail composé de fonctionnaires du Thruway, de l'État, fédéraux et locaux afin d'explorer des façons de réduire ces hausses. Nous avons procédé ainsi avec succès dans des situations similaires, lorsqu'un pont représente une nécessité pour les résidents de l'endroit. Par exemple, nous avons récemment développé un programme de solde pour les résidents de Staten Island, ce qui réduit considérablement les frais de péage sur les ponts d'autoroute. Le Groupe de travail devrait, son examen :

- Travailler avec nos représentants du Congrès pour aller chercher le maximum de soutien fédéral pour cette partie essentielle du système d'autoroute, y compris des engagements sérieux pour le financement de la Loi sur l'innovation et le financement de l'infrastructure des transports (TIFIA) et autres sources fédérales
- Développer les programmes de solde avantageant les résidents des comtés de Westchester et de Rockland
- Trouver les mécanismes financiers pour réduire le coût du crédit et des emprunts
- Faire en sorte que toute hausse des frais de péage sur les ponts soit strictement destinée à ceux-ci et aux transports locaux

Remplacer le pont Tappan Zee sera le plus gros projet du genre dans l'État de New York depuis plusieurs décennies, et comme tout effort de cette envergure, cela présente des défis. Dans son histoire, New York a fait preuve d'innovation et d'inclusion, et a surmonté les épreuves les plus difficiles. Je crois que le travail réalisé à ce jour dans le cadre de la FEIS et que les mesures indiquées ici poursuivront l'élan du projet Tappan Zee et feront aller l'État et la région de l'avant.

Nous vous prions d'agréer l'expression de notre considération distinguée.

Le Gouverneur de l'État de New York M. Andrew M. Cuomo

###

Des informations supplémentaires sont disponibles sur www.governor.ny.gov
État de New York | Executive Chamber | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418