

Versailles le 23 juin 2006,

Monsieur BERGOUGNOUX
Président
CPDP
Parc St Christophe, Pôle Galilée 3
10 avenue de l'entreprise
95 865 CERGY PONTOISE CEDEX

V1/DDET-SAT/109-06

Monsieur le Président,

La Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val-d'Oise/Yvelines souhaite apporter 2 points d'observation à l'argument trop fréquemment utilisé au cours du débat « trois premiers ministres ont renoncé à ce projet à cause de son tracé jugé aberrant ».

- **1^{er} point :**

Il est totalement faux de dire que 3 premiers ministres ont renoncé à ce projet. Il est clair que les lettres des 3 premiers ministres ont été mal interprétées.

- Monsieur BEREGOVOY écrit « j'ai demandé au Ministre de l'Équipement qu'un débat soit lancé sur le choix entre les différents tracés possibles ».

Nous ne pensons pas que lancer un débat signifie renoncer à un projet.

- Monsieur BALLADUR écrit deux ans plus tard « une table ronde permettra notamment de donner toutes les explications que vous jugerez utiles concernant le choix du fuseau et d'approfondir ce que doit être une solution nouvelle substantiellement différente sur le plan technique ainsi que la protection optimale des riverains et sites. Je pense en particulier au nécessaire passage en souterrain de l'autoroute dans les zones urbanisées et sensibles. »

Nous ne pensons pas que demander des améliorations en terme de protection des riverains et des sites soit un renoncement au projet.

Ajoutons à ce sujet que la concertation a bien eu lieu en 1995 et que Monsieur Pons, Ministre des transports a retenu définitivement le tracé rive droite du fuseau sud est par décision ministérielle du 27 janvier 1997. Cette décision comporte la liste détaillée des travaux d'intégration retenus après le débat tels que les tranchées couvertes, merlons antibruit, viaducs couverts. L'engagement pris par le gouvernement à cette date est entièrement tenu aujourd'hui puisque le projet de tracé originel comporte bien l'ensemble de ces protections. Le Ministre a demandé à l'époque que l'étude d'avant projet soit engagée.

- Enfin, nous notons que Monsieur JOSPIN a écrit sa lettre en tant que candidat à la Présidentielle en 2002 et non en tant que premier ministre. En outre, il ne fait qu'annoncer la saisine de la Commission de Débat Public. Ce qui a été fait en 2004.

- 2^{ème} point :

Le projet de tracé qui nous est présenté aujourd'hui a subi un nombre important de modifications depuis le tracé rejeté par le Copra en bloc en 1992. Aucun immeuble d'habitation collectif ou individuel n'est exposé, le long du tracé à un niveau de bruit supérieur à 60 décibels, niveau sonore correspondant à celui d'une zone résidentielle calme. Il semble que de nombreux riverains ou associations continuent de s'opposer au tracé C1-N1-S1 comme si le projet était identique à celui de 1992 pourtant déjà amélioré en 1995 et qu'un budget supplémentaire a été apporté en 1997. Or de nombreuses améliorations ont été apportées pour une meilleure insertion de l'infrastructure dans son environnement, et ceci grâce à la forte mobilisation des riverains et du Copra. Les améliorations sont celles identifiées officiellement dans la décision ministérielle du 27 janvier.

Rappelons que le coût du tracé rouge est passé de 274 Millions d'euros en 1992, à 701 Millions d'euros en 1995, à 815 Millions d'euros en 1997 et à 1,5 Milliards d'euros aujourd'hui. Cette évolution illustre l'importance de l'effort auquel l'Etat s'est engagé.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Patrick DEVERGIES
Vice Président - Trésorier