Pour publication immédiate : 20/07/2018 **GOUVERNEUR ANDREW M. CUOMO**

LE GOUVERNEUR CUOMO ANNONCE L'ACHÈVEMENT AVEC NEUF MOIS D'AVANCE DES TRAVAUX DE RESTAURATION ENTREPRIS DANS LES TUNNELS HUGH L. CAREY ET QUEENS MIDTOWN À LA SUITE DE L'OURAGAN SANDY

Les nouvelles d'écluses en acier de 50 000 livres placées à toutes entrées des tunnels assureront une protection contre les inondations de récurrence de 500 ans

La réhabilitation complète de l'intérieur des tunnels inclut les nouveaux systèmes de pointe de contrôle du trafic, de communication et de drainage

La mise en œuvre des péages sans espèces améliore déjà la circulation, réduisant les émissions et améliorant la sécurité du public dans les deux tunnels

Le Gouverneur Andrew M. Cuomo a annoncé aujourd'hui l'achèvement des travaux de restauration entrepris dans le tunnel Hugh L. Carey et le tunnel Queens Midtown plus de neuf mois avant l'échéance. Les deux projets de restauration entrepris après l'ouragan Sandy ont permis de rénover complètement l'intérieur et l'extérieur des deux tunnels, qui ont été gravement endommagés par l'eau salée de la marée de tempête, pour améliorer la sécurité du public et faciliter la circulation.

« L'ouragan Sandy nous a fait prendre conscience de l'urgence d'une reconstruction optimale, plus solide et plus résiliente », **a déclaré le Gouverneur Cuomo.** « Nous avons entrepris une transformation sans précédent et rapide de ces deux tunnels emblématiques et modernisé ainsi les infrastructures de New York avec des péages sans espèces, épargnant à de millions de conducteurs des heures de temps de voyage et créant un système de transport adapté au 21e siècle. »

Ponts et Tunnels (Bridges and Tunnels) de l'Autorité des transports métropolitains (Metropolitan Transportation Authority, MTA) a mis en œuvre des mesures d'atténuation dont l'installation d'énormes écluses en acier de 50 000 livres à chaque entrée des tunnels pour protéger contre des inondations de récurrence de 500 ans selon l'Agence fédérale de gestion des urgences (Federal Emergency Management Agency, FEMA), quatre pieds de plus que la marée de tempête historique Sandy, ainsi que la rénovation des entrées. De nouveaux systèmes de pointe de contrôle du trafic,

de communication, et de drainage ont été installés à l'intérieur des tunnels. L'éclairage routier a été remplacé par un nouvel éclairage LED économe en énergie qui permettra d'améliorer la sécurité des citoyens. Et de nouveaux carreaux, des panneaux de plafond coupe-feu, des gouttières de drainage, des chaussées et des passerelles ont été ajoutés. Les murs des péages ont été rénovés et désencombrés, en enlevant les conduits et en dévoilant le granit d'origine. Au niveau du tunnel Hugh L. Carey côté Manhattan, le pont Morris Street en ruine a été remplacé par une passerelle moderne conforme à l'ADA.

La reconstruction des tunnels a également ouvert la voie à des innovations qui transforment l'infrastructure de New York comme le péage sans espèces. En septembre dernier, le Gouverneur Cuomo a annoncé la mise en œuvre du péage sans espèces au niveau des sept ponts et des deux tunnels de la MTA. Le péage sans espèces repose sur des capteurs et des caméras montés sur des portiques qui lisent les étiquettes E-ZPass et prennent des images des plaques d'immatriculation pour s'assurer que les conducteurs paient, dans le cas contraire des factures sont envoyées à ces derniers par courriel. Depuis le lancement d'une campagne de promotion pour les cartes E-ZPass, plus de 94 pour cent des véhicules traversant les ponts et tunnels MTA se servent d'une carte E-ZPass aux péages, épargnant au conducteur moyen jusqu'à 21 heures de conduite par an. Depuis le passage au péage sans espèces, les clients passant les croisements MTA ont économisé jusqu'à 3,9 millions d'heures de déplacement. 1,8 million de gallons de carburant ont été conservés, permettant d'économiser 4,7 millions de dollars.

Les projets prévoyaient également plusieurs améliorations essentielles à la sécurité du public. Un dispositif de détection des radiations a également été installé à l'entrée de chaque tunnel, et un dispositif de reconnaissance faciale est actuellement testé sur le pont RFK. Des caméras de sécurité permettant d'avoir une idée de la situation ont été installées à chaque entrée de tunnel, notamment des caméras fixes pour la surveillance du trafic et la gestion des incidents contrôlées par le Centre de commandement des opérations (Operations Command Center) de l'Autorité des ponts et des tunnels Triborough (Triborough Bridge and Tunnel Authority, TBTA). Des caméras dotées de fonctions panoramiques, d'inclinaison et de zoom qui se déplacent automatiquement pour filmer d'éventuels problèmes de sécurité dans le cadre du système de sécurité électronique de la TBTA ont également été ajoutées. En outre, 37 camions, pesant chacun 10 tonnes et utilisés par la Garde nationale (National Guard), sont stratégiquement déployés à tous les passages MTA et prêts à intercepter d'éventuelles menaces à la sécurité ou attaques terroristes.

Pendant et après l'ouragan Sandy, le Gouverneur Cuomo et le Président de la MTA, Joe Lhota, se sont rendus dans les tunnels et ont pu constater les dommages causés par la marée de tempête historique de près de 9,5 pieds qui a inondé le tunnel Hugh L. Carey avec un volume ahurissant de 60 millions de gallons d'eau salée contaminée et le tunnel Queens Midtown avec environ 12 millions d'eau de crue. L'eau salée a gravement endommagé tous les systèmes des tunnels, notamment les systèmes d'électricité, d'éclairage, de communication, de contrôle du trafic, de drainage et les finitions.

Le Gouverneur Cuomo et le Président Lhota ont supervisé les efforts de reconstruction visant à obtenir la réouverture des tunnels en quelques semaines, obtenu l'aide du Corps des ingénieurs de l'armée des États-Unis (U.S. Army Corps of Engineers) et de la Garde côtière des États-Unis (U.S. Coast Guard), et contribué à mobiliser 404 millions de dollars de fonds FEMA pour restaurer et reconstruire les deux tunnels en les rendant plus solides et plus résilients qu'avant.

« Nous remercions nos clients d'avoir fait preuve de patience lorsque nous réalisions ces travaux essentiels », **a déclaré Joseph Lhota, Président de la MTA.** « En accélérant les projets, nous avons achevé les travaux avec plus de neuf mois d'avance et avons complètement modernisé les tunnels, tout en les rendant plus solides et plus résilients. »

Le membre du Congrès Jerrold Nadler a déclaré : « La dévastation causée par l'ouragan Sandy nous a montré combien il est essentiel d'apporter les améliorations nécessaires tant attendues aux infrastructures de New York. Faire de la Ville de New York le moteur économique de la région et de l'État requière une infrastructure moderne et fiable, et la rénovation de ces deux tunnels est une étape essentielle à cette fin. Je félicite le Gouverneur Cuomo pour son travail acharné et son implication dans ce projet, et je crois qu'il permettra de s'assurer que notre ville est capable de répondre aux exigences du 21e siècle ».

La Membre du Congrès Carolyn B. Maloney a déclaré : « Il y a 6 ans, notre ville a été ravagée par l'ouragan Sandy, et nous nous en remettons encore à l'heure actuelle. Je suis ravie qu'une partie de ce redressement, la restauration du tunnel Queens Midtown, soit maintenant achevée, et neuf mois avant l'échéance fixée ! Je suis fier d'avoir contribué à obtenir de la FEMA 404 millions de dollars de financement fédéral pour ce projet. Les réparations et les améliorations qui ont été faites permettront de garantir notre sécurité lors des futures tempêtes, tout en améliorant la circulation, en réduisant les émissions, et en tenant compte de la sécurité du public. Merci au Gouverneur Cuomo et à Ponts et Tunnels de la MTA d'avoir mené à bien ce projet ».

La Présidente du Quartier du Queens, Melinda Katz, a déclaré : « Bien que l'ouragan Sandy ait fait des ravages dans le Queens et dans la majeure partie de notre ville, grâce au leadership du Gouverneur Cuomo et à ses investissements à terme, nous avons fait d'énormes progrès depuis lors. Pour lui l'expression « c'est impossible » n'existe pas. Il est peut-être un « garçon du Queens », mais il s'est occupé jusqu'ici de l'ensemble de l'État de New York. Tout comme de nombreux autres projets d'infrastructure initiés par le Gouverneur, les tunnels sont désormais achevés conformément au budget et même en avance sur le calendrier. Avec ces engagements historiques, nous sommes plus armés, plus forts, plus compétitifs et plus résilients pour affronter toutes futures tempêtes ».

La Présidente de l'arrondissement de Manhattan, Gale A. Brewer, a déclaré : « Manhattan ne peut tout simplement pas existée sans ses infrastructures de transport et ses liens avec le reste de la ville et le New Jersey. Je félicite l'État et ses partenaires pour l'achèvement rapide des travaux sur le tunnel de Battery et de Midtown. Qu'il s'agisse de l'usure du temps ou des dommages majeurs causés par un immense

déluge, la première tâche du gouvernement consiste à réparer nos infrastructures et permettre aux New-Yorkais de se déplacer ».

Les deux projets de restauration des tunnels s'élevaient à plus de 550 millions de dollars et étaient en grande partie financés par la FEMA. Afin de limiter l'impact sur les voyageurs, tous les travaux de restauration ont été combinés avec d'autres travaux de réhabilitation prévus ainsi qu'avec la mise en œuvre du péage sans espèces sur les deux tunnels et le remplacement du pont piétonnier en ruine de la Morris Street au niveau du tunnel Hugh L. Carey.

###

Des informations complémentaires sont disponibles à l'adresse www.governor.ny.gov
État de New York | Chambre Exécutive | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418

SE DÉSINSCRIRE