Pour publication immédiate : 11/12/2015 **GOUVERNEUR ANDREW M. CUOMO**

LE GOUVERNEUR CUOMO, LE GOUVERNEUR CHRISTIE, LE SÉNATEUR SCHUMER ET LE SÉNATEUR BOOKER ANNONCENT UN ACCORD OUVRANT LA VOIE POUR LE DÉVELOPPEMENT COMPLET DU PROJET DU TUNNEL GATEWAY

L'ACCORD ÉLABORÉ PAR DES FONCTIONNAIRES FÉDÉRAUX ET D'ÉTAT DÉFINIT UN ACCORD DE FINANCEMENT À 50/50 ET CRÉE UNE NOUVELLE « GATEWAY DEVELOPMENT CORPORATION » SOUS L'AUTORITÉ PORTUAIRE AFIN DE GÉRER ET DE FINANCER LE CHANTIER COLOSSAL

L'accord établit un nouvel engagement fédéral pour le financement de 50 % des coûts du projet et établit la nouvelle Gateway Development Corporation afin d'attirer par effet de levier des milliards de dollars en subventions fédérales et en fonds d'emprunt pour le programme Hudson River gateway

La Corporation de développement, dont les États de New York et du New Jersey, l'USDOT et Amtrak seront membres, sera constituée et dirigée par l'Autorité portuaire de New York et du New Jersey ; L'entité disposera d'un directeur exécutif et d'un personnel dédié, et son unique objectif sera de concevoir, de diriger et d'achever le Programme Gateway.

Aujourd'hui, les dirigeants de New York et du New Jersey ont annoncé qu'ils avaient atteint un accord concernant les engagements de financement et la structure administrative qui permettront de faire avancer le projet essentiel du Tunnel Gateway. L'accord constitue une étape importante dans l'effort pour la construction d'un nouveau tunnel traversant le fleuve Hudson, portion essentielle du Corridor Nord-Est d'Amtrak, qui parcourt huit États et qui relie les États de New York et du New Jersey. Il s'agit d'un des projets d'infrastructure les plus importants de notre région.

ACCORD DE FINANCEMENT

L'accord cadre comprend le premier engagement de financement fédéral de l'histoire obtenu par les Sénateurs Schumer et Booker auprès du Département du transport des États-Unis et d'Amtrak, couvrant non moins de 50 % des coûts du projet via des subventions et d'autres financements fédéraux décrits ci-dessous. L'engagement de financement fédéral couvrant 50 % des coûts fait suite à la lettre des Gouverneurs Cuomo et Christie du 15 septembre 2015 dans laquelle ils annoncent que les deux États assureraient la responsabilité de développer un plan de financement qui couvrirait

la moitié des coûts du projet si le Gouvernement fédéral s'engageait à financer l'autre moitié.

Afin de développer un plan de financement du Projet Gateway, la nouvelle Gateway Development Corporation (la « Corporation ») identifiera et maximisera les opportunités de subventions fédérales en collaboration avec l'USDOT, et contractera un prêt à taux réduit auprès de Railroad Rahabilitation & Improvement Financing (« RRIF ») et de Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act (« TIFIA »), ce qui permettra à tous les partenaires du Projet d'avoir accès à des capitaux à un taux aussi réduit que possible. En raison des circonstances extraordinaires qui entrent en jeu dans la construction d'un des plus grands projets d'infrastructure du pays, les Sénateurs et les Gouverneurs ont l'intention de collaborer afin d'assurer que le paiement du service de la dette soit reporté jusqu'à la mise en service nationale du Projet Gateway.

Les Sénateurs Schumer et Booker ont travaillé en étroite collaboration avec le Secrétaire Foxx du Département du transport et le Président Coscia d'Amtrak, et ont obtenu un engagement de la part des deux organismes que leurs agences respectives couvriraient la moitié des coûts totaux du projet. La portion fédérale du financement du projet sera vraisemblablement accordée via une combinaison de subventions New Starts, de profits du corridor Nord-Est d'Amtrak, de fonds de capital Amtrak, de crédits annuels et d'autres sources fédérales similaires. De plus, les partenaires fédéraux pourront obtenir un prêt fédéral à taux réduit afin de réduire le coût de capital de leur part, pour laquelle Amtrak et/ou leurs partenaires ou délégués fédéraux seront responsables pour les paiements du service de la dette. La partie locale peut inclure, parmi d'autres options et stratégies de financement, l'utilisation de programmes de prêt fédéraux pour lesquels les États, l'Autorité portuaire et/ou leurs partenaires ou délégués seront responsables pour les paiements du service de la dette. En établissant une entité ad hoc dédiée au développement, l'Autorité pourra diriger plusieurs sources fédérales de financement vers le projet.

De plus, les partenaires fédéraux et d'État ont accepté, en raison de la nature du projet et afin de le réaliser dans un délai convenable, de collaborer et d'accélérer toutes les approbations d'environnement et de planification nécessaires pour mettre ce projet en ligne aussi rapidement que possible.

ADMINISTRATION

Dans le cadre de l'accord, les Gouverneurs Christie et Cuomo ont annoncé qu'ils dirigeront immédiatement l'Autorité portuaire de NYNJ en collaboration avec ses partenaires fédéraux (Amtrak et le Département du transport des États-Unis, « USDOT »), afin d'établir une Corporation de développement qui supervisera la construction et l'exécution du Projet Gateway. Cet accord de création d'une Corporation fait suite à la proposition du Sénateur Schumer du 11 août 2015 pour la création d'une Gateway Development Corporation qui serait un effort collaboratif entre les parties impliquées dans le tunnel et suite à la réunion du 18 août 2015 convoquée dans le bureau du Sénateur Booker avec le Sénateur Menendez, le Gouverneur Christie et le Secrétaire Foxx afin de discuter de l'administration et du financement du projet. Cette Corporation, qui sera une entité ad hoc sous l'Autorité portuaire de NYNJ, sera dirigée par un Conseil d'administration représentant les deux États (New York et New Jersey)

via leurs délégués de l'Autorité portuaire, ainsi que le Gouvernement fédéral, représenté par l'USDOT et Amtrak. Un membre de l'Autorité portuaire occupera le poste de Président du Conseil d'administration et un membre d'Amtrak sera Vice-président. Le Conseil d'administration établira l'administration et les processus de prise de décision, qui devront être votés à l'unanimité par les quatre membres du Conseil. Le personnel principal sera fourni par l'Autorité portuaire et par Amtrak. Les installations et le soutien logistique de la Corporation seront fournis par l'Autorité portuaire. La Corporation sera propriétaire du Projet Gateway tandis que les améliorations apportées aux biens existants seront transmises à leurs propriétaires ferroviaires selon des conditions appropriées.

Retrouvez l'entièreté des principes ci-dessous :

Structure de la Corporation de développement :
Toutes les parties collaboreront afin d'établir une Corporation de développement, en tant qu'entité ad hoc sous l'Autorité portuaire, qui supervisera le Programme.

· Conformément à la proposition de financement partagé et aux intérêts des propriétaires actuels, le Gouvernement fédéral, représenté par l'USDOT et Amtrak, sera membre/représenté au sein de cette Corporation au même titre que New York et que le New Jersey. Le Conseil d'administration comprendra quatre membres : New York (Autorité portuaire), New Jersey (Autorité portuaire), Amtrak et l'USDOT.
· Un membre de l'Autorité portuaire occupera le poste de « Président » du conseil d'administration et un membre d'Amtrak sera Vice-président, constituant ainsi un comité exécutif de la Corporation doté de responsabilités principales de travail immédiat avec le Directeur exécutif ou le PDG au sujet du fonctionnement quotidien de la Corporation.
· Les entités membres établiront l'administration et les processus de prise de décision du Conseil d'administration, et toute décision devra recevoir l'approbation des quatre membres du Conseil. Le Conseil d'administration pourra, lorsque c'est approprié, déléguer l'autorité de prise de décision.
· Le personnel principal dédié à cette Corporation sera fourni par l'Autorité portuaire et Amtrak, ainsi que par d'autres entités appropriées si nécessaire. L'Autorité portuaire fournira les bureaux, les services administratifs, la technologie et le soutien logistique pour la Corporation.
· La Corporation pourra établir, si nécessaire, des filiales, des entreprises associées ou d'autres entités afin d'entreprendre les activités du Programme (dont la planification, la conception, la construction et le financement) afin d'optimiser l'exécution du Programme et d'autoriser l'utilisation de structures de partenariats privés-publics.
· La Corporation pourra utiliser des biens, du personnel, la conception, la gestion de construction, la passation de marché, l'éligibilité pour l'obtention de subventions et d'autres capacités d'entités appropriées, y compris l'Autorité portuaire, Amtrak, NJ Transit et les entrepreneurs via des accords appropriés afin d'exécuter les activités du Programme.
· La Corporation sera propriétaire des nouveaux biens bâtis dans le cadre du Programme et les améliorations des biens existants seront transmises aux propriétaires ferroviaires actuels. Étant donné que la Corporation sera propriétaire des nouveaux biens, elle conclura des accords d'exploitation avec

les différents opérateurs ferroviaires qui utilisent ces biens selon des conditions appropriées. Amtrak et NJ Transit disposeront de servitudes permanentes sur les nouveaux tunnels et autres biens bâtis par la Corporation. Tous ces accords seront conclus selon des conditions appropriées et devront être approuvés à l'unanimité par le Conseil d'administration.

· Les dépenses et les activités de la Corporation seront financées par les entités membres ou via d'autres arrangements établis par la Corporation et l'exploitation à long terme des biens de la Corporation est prévue pour être exécutée de manière autonome.

Les objectifs initiaux de la Corporation de développement :

· Le développement d'un plan de financement du projet sur base d'un partage 50/50 des coûts entre le Gouvernement fédéral (dont Amtrak) et les Gouvernements d'État et locaux (dont l'Autorité portuaire).

· L'identification et la maximisation des opportunités de subventions fédérales pour le Programme en collaboration avec l'USDOT.

· L'accès au programme de prêt à taux réduit de Railroad Rehabilitation & Improvement Financing (RRIF) afin de permettre aux partenaires du Programme d'avoir accès à des capitaux à un taux aussi réduit que possible. Il est compris que la Corporation cherchera à obtenir des financements de programmes fédéraux, dont RIFF et TIFIA pour les partenaires fédéraux, d'État et locaux.

· La Corporation attribuera, financera et approuvera/supervisera la planification, la déclaration d'impact sur l'environnement, la conception, l'ingénierie et la construction des travaux réalisés par la Corporation ou d'autres agences. Toutes les parties acceptent, en raison de la nature de ce projet et du besoin de le réaliser dans un délai convenable, de collaborer afin d'accélérer toutes les approbations d'environnement et de planification nécessaires pour mettre ce projet en ligne aussi rapidement que possible, y compris la demande pour que la projet soit placé sur le « tableau » d'infrastructure fédéral, le qualifiant ainsi pour être accéléré au sein du système fédéral. Toutes les parties de cet accord disposent de ressources considérables qui seront attribuées au projet et, lorsque le cas est approprié et approuvé par le conseil d'administration de la Corporation de développement, les agences pourront assumer la direction de certains éléments spécifiques du projet.

###

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