



Governor Andrew M. Cuomo
State of New York



Governor Chris Christie
State of New Jersey

Pour publication immédiate : 14/12/2017

LES GOUVERNEURS CUOMO ET CHRISTIE ANNONCENT LEUR ENGAGEMENT DE FINANCER 100 POUR CENT DE LA MOITIÉ DU NOUVEAU TUNNEL GATEWAY DES ÉTATS

***L'État de New York s'engage à verser 1,75 milliard de dollars ; NJ TRANSIT
s'engage à verser 1,9 milliard de dollars***

***L'Autorité portuaire financera 1,9 milliard de dollars pour un total cumulé de
5,55 milliards de dollars***

Le Gouverneur Andrew M. Cuomo et le Gouverneur Chris Christie ont annoncé aujourd'hui leur engagement à financer 100 pour cent de la part du nouveau Tunnel Gateway revenant à New York et au New Jersey. L'engagement suit un accord-cadre de 2015 en vertu duquel le gouvernement fédéral financera 50 pour cent du projet du Tunnel Gateway, une section essentielle du corridor du Nord-Est (Northeast Corridor, NEC) qui relie New York et le New Jersey, et représente le projet d'infrastructure majeur le plus urgent et le plus critique au sein du pays.

Le projet du Tunnel Gateway Hudson de 12,7 milliards de dollars est composé de trois éléments : (i) un nouveau tunnel à deux voies, (ii) l'enrobage de béton d'Hudson Yards (Hudson Yards Concrete Casing) et (iii) la remise en état du Tunnel North River d'Amtrak existant. Les engagements annoncés aujourd'hui comprennent 1,9 milliard de dollars de NJ Transit, 1,75 milliard de dollars de l'État de New York et 1,9 milliard de dollars engagés précédemment par le Conseil des Commissaires de l'Autorité portuaire de New York et du New Jersey (Port Authority of New York and New Jersey). Ensemble, ces engagements totalisant 5,55 milliards de dollars financent entièrement 100 pour cent de la part locale correspondant aux éléments les plus urgents et les plus sensibles aux contraintes de temps du projet : la construction d'un nouveau tunnel et l'enrobage de béton d'Hudson Yards, qui représentent au total 11,1 milliards de dollars sur les 12,7 milliards de dollars de coûts de construction.

« Le Tunnel Gateway est essentiel à la vitalité à long terme de l'ensemble de la région du Nord-Est, et est l'un des projets d'infrastructure les plus importants du pays », **a déclaré le Gouverneur Cuomo.** « L'État de New York passe à l'action pour financer sa

part de l'engagement financier, tandis que nous reconstruisons notre infrastructure dans l'ensemble de l'État. Maintenant, le gouvernement fédéral doit respecter son engagement de financer l'autre moitié et de faire de ce projet urgent et attendu depuis longtemps une réalité. »

« Les engagements que nous prenons aujourd'hui représentent une étape importante dans la construction du projet du Tunnel du fleuve Hudson (Hudson River Tunnel Project), et s'appuient sur les travaux que nous avons commencés plus tôt cette année, avec la construction du projet du pont Portal North Bridge qui a eu lieu en avance. Cela place le projet en position de rivaliser immédiatement pour les fonds des subventions d'investissement (Capital Investment Grant) fédérales », **a déclaré le Gouverneur Christie.** « Le Projet du Tunnel Hudson est essentiel à l'économie régionale et nationale, et protège contre un scénario potentiellement catastrophique de la fermeture d'un des deux tubes existants du Tunnel North River. Associé à la remise en état du tunnel existant, ce projet permettra au Corridor du Nord-Est, qui joue un rôle crucial, de disposer de quatre voies entre le New Jersey et New York sous le fleuve Hudson, ce qui permettra d'augmenter le nombre de passagers à l'avenir. »

Histoire

Le projet du Tunnel du fleuve Hudson est essentiel à l'économie et au bien-être environnemental à l'échelle régionale et nationale. Le Tunnel North River d'Amtrak existant, qui a été mis en service en 1910 et est le seul service ferroviaire interurbain entre la ville de New York et le New Jersey, a été gravement endommagé à cause d'une inondation par l'eau de mer pendant l'ouragan Sandy en octobre 2012. Les chlorures de l'eau de mer restent présents dans l'infrastructure structurelle, mécanique et électrique du tunnel. La situation est aggravée par le manque de moyens de secours permettant de traverser le fleuve Hudson jusqu'à la Penn Station de New York, ce qui entraîne un point de défaillance unique. Toute interruption du service, qu'elle soit prévue ou due à une situation d'urgence, peut considérablement réduire ou suspendre le service ferroviaire, causant ainsi des retards catastrophiques en cascade le long du corridor du Nord-Est, avec des répercussions sur les 200 000 trajets quotidiens des trains de banlieue et interurbains.

La construction du projet est nécessaire pour éviter le scénario désastreux de la fermeture de l'un des deux tubes du Tunnel North River d'Amtrak existant avant la construction et l'achèvement d'un nouveau tunnel traversant le fleuve Hudson ; la fermeture d'un tube du Tunnel North River d'Amtrak existant pourrait réduire sa capacité de 75 pour cent. Les 24 trains par heure utilisant habituellement le tunnel ne seraient plus que 6, ce qui paralyserait l'économie de la région et aurait des répercussions à l'échelle nationale. Étant donné la nature cruciale du projet du Tunnel Hudson, le processus d'évaluation environnementale a été accéléré et suit le calendrier prévu pour recevoir les autorisations environnementales fédérales d'ici mars 2018, ou avant.

En vertu d'un accord-cadre annoncé par les Gouverneurs, conjointement avec les Sénateurs de la région, en novembre 2015, les gouvernements étatiques et fédéral ont accepté de partager le coût de ce projet sur une base 50/50. Le cadre prévoyait

également la création de la Gateway Development Corporation (GDC), chargée du développement du projet Gateway.

La Phase 1 du programme Gateway comprend trois éléments dont deux sont particulièrement sensibles aux contraintes de temps : le projet du pont Portal North Bridge, et le nouveau Tunnel du fleuve Hudson et l'enrobage de béton d'Hudson Yards, qui représentent chacun un point de défaillance unique pouvant paralyser le corridor du Nord-Est.

La part locale du financement pour le projet du pont Portal North est déjà pleinement engagée et les premiers travaux de construction ont commencé en octobre 2017. Les travaux de construction majeurs devraient commencer en 2018 dans l'attente de l'engagement de la part de financement fédérale.

Les engagements annoncés par les Gouverneurs aujourd'hui financent entièrement la part locale du nouveau Tunnel du fleuve Hudson et du projet d'enrobage de béton d'Hudson Yards, l'autre élément du projet sensible aux contraintes de temps.

La remise en état des tunnels existants ne devrait pas commencer avant 2026, et coûtera environ 1,6 milliard de dollars ; la part locale étant de 800 millions de dollars.

Détails de l'engagement d'aujourd'hui

Dans une lettre au Département des transports des États-Unis (U.S. Department of Transportation, US DOT), le Directeur du budget de l'État de New York Robert Mujica a déclaré que le Gouverneur Cuomo proposera dans le prochain budget exécutif de l'État un crédit chaque année sur une période de 35 ans pour payer le service de la dette, sur un prêt à intérêt fixe d'1,75 milliard de dollars à la Gateway Development Corporation d'une durée de 35 ans, dans le cadre du programme de financement de la réfection et de l'amélioration des voies ferrées (Railroad Rehabilitation & Improvement Financing, RRIF) de l'USDOT. La lettre du Directeur du budget Mujica à l'USDOT est disponible [ici](#).

La contribution de NJ TRANSIT au coût du projet correspond au cadre financier annoncé par les Gouverneurs du New Jersey et de New York en novembre 2015. En vertu de ce cadre, la part fédérale et locale du programme Gateway est répartie équitablement, avec un soutien fédéral représentant 50 pour cent du programme, et les États du New Jersey et de New York (incluant l'Autorité portuaire de New York et du New Jersey) se partageant les 50 pour cent restants. La lettre du Directeur exécutif de NJ TRANSIT, Steve Santoro, à la Gateway Development Corporation exposant en détail l'engagement de NJ TRANSIT à financer 1,9 milliard de dollars pour la construction du nouveau Tunnel Hudson est disponible [ici](#).

L'Autorité portuaire, sous la direction des deux Gouverneurs, a engagé 2,7 milliards de dollars dans son plan d'investissement sur dix ans, adopté au début de 2017, pour Gateway. Ceci comprend l'engagement de près de 300 millions de dollars de l'Autorité portuaire pour le projet du pont Portal North, un autre élément urgent du programme Gateway. Les 2,4 milliards de dollars restants sont consacrés au nouveau Tunnel

Gateway - dont 1,9 milliard de dollars pour les travaux de construction, après les frais de l'USDOT et les intérêts courus pendant la construction.

###

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