

Aperçu du marché P3: Pennsylvanie, New York et New Jersey

Résumé

Le Consulat général du Canada à New York (CNGNY) est responsable des États de New York, du New Jersey, du Delaware, du Connecticut, de la Pennsylvanie, mais aussi des Bermudes. Parmi les états sous la responsabilité de CNGNY, seule la Pennsylvanie a adopté une législation P3. Par conséquent, les efforts du Consulat en matière de P3 se sont traditionnellement concentrés sur cette région.

Bien qu'il ne semble pas que l'État de New York (ÉNY) va adopter à court terme une législation sur le P3, le budget 2016-17 de l'État comportait des clauses permettant l'utilisation de P3 pour certain projets sélectionnés sous le plan de l'État d'investir de \$100 milliards en infrastructure. Récemment, d'importants projets, comme celui de \$3,6 milliards pour l'aéroport LaGuardia, ont entraîné un nouvel élan d'intérêt pour de gros projets d'infrastructure et pour l'adoption d'une législation sur les P3s dans l'ÉNY. La démographie de l'État, combinée à une infrastructure vieillissante, devrait également éventuellement créer des opportunités intéressantes.

Au Delaware, le Gouverneur John Carney a annoncé en Mai 2017 un plan pour créer une agence P3, le Delaware Prosperity Partnership. Cette entité aidera à accélérer les efforts de développement économique de l'État à partir du début de 2018. Plus de détails à ce sujet seront révélés plus tard.

Le Connecticut n'a pas vraiment enregistré d'activité P3 significative ces dernières années, ce qui explique pourquoi il n'est pas inclus dans cet aperçu du marché.

Le gouvernement des Bermudes travaille actuellement à un projet P3 d'aéroport mis en œuvre en vertu d'un accord-cadre avec la Corporation commerciale canadienne (CCC). La CCC a confié le projet en sous-traitance à Aecon qui est responsable du développement, du financement ainsi que de l'exploitation et de l'entretien à long terme de ce projet de \$274 millions.

Pennsylvanie

- Avec une législation P3 sur le transport en place, la Pennsylvanie est l'État le plus convoité pour les projets P3 sur le territoire du Consulat
- En fin 2014, le Département du Transport de la Pennsylvanie (PA DoT) a offert un contrat de \$899 millions de dollars au Plenary Group pour son projet P3 Rapid Bridges Replacement, et a également publié une RFP visant à la construction de stations de ravitaillement en gaz naturel
- En août 2015, la Pennsylvanie a publié une autre RFP pour de services légaux et consultatifs reliés à l'exécution de P3s
- Avant même que ces projets soient mis en route, le Middletown Water/Sewer a

complété une remise à jour d'une valeur de \$126 millions suivant le modèle P3

- Étant donné le succès de ses projets précédents, ses lois favorables aux P3s, le soutien de la nouvelle administration, et le nombre de projets à venir, on s'attend à ce que la Pennsylvanie continue à utiliser des P3s pour ses projets d'infrastructure
- Les projets à venir pourraient inclure la réparation de plusieurs ponts, compte tenu que 27% des 22,280 ponts de la Pennsylvanie sont considérés structurellement déficient, et que 17% sont considérés obsolètes
- Un autre domaine de développement possible se rapporte aux routes de la Pennsylvanie, et plus particulièrement à son système d'autoroutes, le 5eme plus grands des États-Unis, couvrant respectivement 40,000 et 76,000 miles de routes locales et de l'État. Le débit de circulation de camions sur les 1,754 miles d'autoroutes inter-états de la Pennsylvanie représente plus que le double de la moyenne nationale. De nombreuses routes de l'État ont déjà atteint ou dépassé leur capacité, et ce malgré le fait qu'il est prévu que la demande ne fera qu'augmenter à court terme.

New York

- La dernière mesure législative P3 dans l'ÉNY a été proposée en 2014 par le sénateur Greg Ball (R). Cette loi, qui visait à permettre l'utilisation de P3s pour les ouvrages d'infrastructures publiques, a été bloquée la même année et n'a pas été étudiée à nouveau depuis
- À la place de la loi sur le P3, les législateurs de l'État se sont concentrés sur une autorisation limitée des projets de reconstruction, en vertu

de la *Infrastructure Investment Act* de l'ÉNY, adoptée en 2011, et utilisée, par exemple, par le Thruway Authority pour reconstruire le pont Tappan Zee - dont l'achèvement est prévu en 2018 a un coût estimé à 3,9 G\$.

- La *Infrastructure Investment Act* de l'ÉNY a expiré en mars 2017. Pour le remplacer, la *Transformational Economic Development Infrastructure and Revitalization Act* a été mise en œuvre dans le cadre du Budget d'État 2016/17 afin de permettre l'utilisation de contrats de financement non conventionnel pour certains projets (Jacob K. Javits Convention Center, Empire Station Complex, James A. Farley Redevelopment et Penn Station New York Redevelopment). Ces projets font partie d'un montant de \$100 milliards que l'État investit dans les infrastructures, et ils sont des preuves du soutien grandissant accordé aux P3 dans l'ÉNY.
- En novembre 2016, les gouvernements des États de NY et du NJ ont mis en place la Gateway Program Development Corporation, une entité à but non lucratif sous la direction du Port Authority of NY & NJ. Cette entité économique est chargée d'élaborer le projet bi-étatique de tunnel ferroviaire du fleuve Hudson, dont le coût est estimé à plus de \$20 milliards et pour lequel la moitié de l'argent provient du gouvernement fédéral. En réponse aux compressions budgétaires fédérales affectant le US Department of Transportation, le conseil d'administration supervisant ce projet a convenu d'envisager un modèle P3 pour construire et financer des parties de l'ouvrage, et il sollicite des informations auprès d'entreprises privées de construction et de financement.

- Considéré comme une entité fédérale distincte, le Port Authority de New York & New Jersey est libre de tirer parti des occasions d'affaires selon un modèle P3, même en l'absence d'une législation régissant le P3. Par conséquent, le Port Authority of NY & NJ a continué à utiliser le modèle P3 pour des mégaprojets tels que le Goethals Bridge P3 (conception, construction, financement et maintenance), dû pour achèvement en 2018 à un coût de \$1,16 milliards, et le P3 LaGuardia Airport Central Terminal Building (conception, construction, financement, maintenance et opérations), qui a été octroyé en mai 2015 à un consortium dirigé par le Vantage Airport Group de Vancouver, pour \$3,6 milliards.

New Jersey

- En août 2015, Le Gouverneur du New Jersey, Chris Christie, a conditionnellement posé son veto sur un projet de loi P3 qui avait été approuvé au préalable par l'Assemblée et le Sénat du New Jersey en juin 2015. Le projet de loi (Senate bill 2489) stipule que les comtés, municipalités, et autre entités gouvernementales qualifiantes de l'État puisse entrer dans un accord P3 pour certains projets d'autoroute, construction et grosse infrastructure, pour la somme d'au moins \$10 millions.
- Les projets P3 ayant réussi au New Jersey incluent les campus de Montclair State University, Rutgers University, Ramapo College, Drew University et le College du New Jersey, ainsi qu'un projet d'eaux usées complété par Bayonne Municipal Utilities Authority (BMUA) en novembre 2012 à un coût de \$173 millions.

New York et les états environnants sont déterminés à améliorer leurs infrastructures dans plusieurs domaines et souhaitent voir plus d'entreprises canadiennes développer ces projets. La décision vous appartient !

Pour plus d'information, SVP contacter :
mouchka.darmonheller@international.gc.ca