



STATE OF NEW YORK | EXECUTIVE CHAMBER

ANDREW M. CUOMO | GOVERNOR

Pour publication immédiate : 29 octobre 2013

**LE GOUVERNEUR CUOMO ET LE PRÉSIDENT DE LA MTA PRENDERGAST DÉTAILLENT LES EFFORTS EN VUE DE RENFORCER ET DE PROTÉGER L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT DE NEW YORK À LA SUITE DE SANDY**

***Démonstrations en matière de résistance dans les stations de métro Whitehall St. et South Ferry dans le cadre de la visite sur la résistance***

***Des projets sont en cours en vue d'empêcher que l'eau pénètre dans le système de la MTA lors d'une tempête future***

Le Gouverneur de l'État de New York M. Andrew M. Cuomo et le président et premier dirigeant de la MTA Thomas F. Prendergast, accompagnés par le secrétaire du Département du Logement et du Développement urbain Shaun Donovan ainsi que par d'autres élus, ont visité aujourd'hui le Lower Manhattan pour voir en personne certaines des technologies qu'envisage l'Autorité métropolitaine du transport (MTA) dans le cadre de ses efforts de renforcement et de résistance complets en vue de protéger le système contre les tempêtes futures. La MTA a également fait de la recherche et enquêté sur les systèmes d'atténuation et de résistance contre les inondations existant dans le monde en vue de leur possible adaptation à New York.

La MTA conçoit des solutions en visant à empêcher complètement que l'eau pénètre dans environ 600 points d'entrée du Lower Manhattan ainsi que par les bouches d'aération vulnérables dans d'autres secteurs susceptibles d'être inondés. MTA New York City Transit analyse également tous les sites de métro souterrains pour faire en sorte que les points où l'eau risque d'entrer dans le système soient protégés.

« La dévastation causée par la mégatempête Sandy a touché des millions de migrants journaliers qui comptent chaque jour sur le système de la MTA, et même si le service a été rétabli incroyablement vite, les véritables réalisations à long terme consisteront à renforcer le réseau contre les tempêtes futures, a déclaré le Gouverneur Cuomo. Aujourd'hui, nous avons vu en personne les technologies de pointe innovatrices que la MTA explore en vue d'éviter les inondations du système de transport, dans le cadre de nombreux projets en cours afin de mieux protéger nos trains, métros, autobus, ponts et tunnels en cas de conditions météorologiques extrêmes. Un an après Sandy, je me réjouis de constater les progrès qu'a faits la MTA en vue de renforcer son réseau et de le rendre plus résistant, pour que nous puissions ainsi continuer d'assurer le déplacement des New-Yorkais dans le futur. »

French

« Le défi après Sandy consistait à mettre rapidement en place des protections efficaces contre les débordements, et la MTA répond à ce défi en déployant rapidement des méthodes auxquelles nous pouvons parvenir avec les forces que nous avons, a déclaré le président Prendergast. En même temps, sous l'égide du Gouverneur Cuomo, nous testons diverses stratégies de rechange pour voir si elles peuvent fonctionner à l'intérieur des limites de notre système. Nous reconstruisons d'une meilleure façon, plus forte et plus résistante. »

Le Gouverneur et les élus ont vu un prototype de revêtement d'entrée à la station de métro Whitehall St., conçu par RSA Protective Technologies en vue de protéger au moins 13 escaliers vulnérables dans le Lower Manhattan. Le revêtement d'escalier pourra être installé rapidement, sans équipement mécanisé.

La visite a également mené le Gouverneur Cuomo et les élus dans la nouvelle station de métro South Ferry, fermée depuis que la mégatempête Sandy l'a rempli de plus de 14 millions de gallons d'eau salée corrosive, pour qu'ils voient une bouche de béton en cours de conception par ILC Dover, qui vend au Département de la Sécurité intérieure et fournit la NASA, en vue de protéger les entrées de métro là où les voies au niveau du sol passent sous terre. La bouche en béton dont la démonstration a été faite à l'intérieur de la station, bien qu'elle ne soit pas conçue dans le but d'être utilisée à l'intérieur du système de métro, est un exemple de design novateur tel qu'en crée ILC pour l'entrée de la 207e rue à Inwood, où des inondations ont eu lieu durant Sandy. Sur la 207e rue, la conception précoce d'un « rideau tendu » (dérivée de la technologie des bouches de tunnel) est en cours en vue de répondre au défi. Un prototype similaire est en cours de conception dans une entrée d'escalier sur une rue typique. Si le prototype et les essais s'avèrent un succès, la MTA espère que la technologie pourra être appliquée aux portails et aux escaliers partout dans le système.

Pour voir des photos des dommages causés par Sandy dans la nouvelle station de métro South Ferry, visitez le :

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8139707633/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8158486054/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8139738850/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8152151223/>

Pour voir une photo de l'ancienne station de métro South Ferry, rouverte après Sandy, visitez le :

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8620172538/>

Pour voir des photos de la bouche de béton installée dans le tunnel de la nouvelle station de métro South Ferry, visitez le :

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/10557932864/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/10557873216/>

Un autre commerçant, FloodBreak, produit un dispositif à mettre en place de façon permanente derrière les grilles d'aération des trottoirs, qui peut se fermer immédiatement et facilement, scellant les grilles contre les eaux de crue. Un prototype est en place sous une grille de Rector Street. En cas de

succès, plusieurs centaines d'unités pourraient être utilisées pour les grilles des endroits les plus vulnérables de la ville.

Dans l'ensemble de la MTA, plus de 70 projets sont en cours de conception, pour une valeur d'environ 4,5 milliards de dollars. Cinq projets, pour un total de 75 millions de dollars, sont en cours d'acquisition, et 16 autres, d'une valeur de 575 millions de dollars, sont déjà en cours de construction. Chez MTA New York City Transit, la conception des réparations a commencé pour six stations de métro, ce qui comprend des travaux sur la signalisation, les salles de pompage, les systèmes électriques et de communications, l'éclairage des tunnels et les conduites. Plus de 45 millions d'usagers utilisent ces six métros lors d'un jour de semaine moyen. En plus de la conception des systèmes de signalisation et autres, New York City Transit construit deux nouvelles chaînes de pompes qui réduiront le temps nécessaire en vue de pomper l'eau hors du système de métro.

La reconception complète des réparations permanentes de la nouvelle station South Ferry est en cours, tout comme la conception des réparations et des mesures protectrices de Clifton Shop et du terminal St. George de Staten Island Railway, également fortement endommagés durant Sandy. Ces travaux font partie des efforts de New York City Transit en vue d'identifier la meilleure façon de protéger les dépôts de métro vulnérables. Les mesures incluront des barrières ainsi que de meilleurs systèmes de drainage et de pompage.

Parmi les projets de New York City Transit en cours de construction, on compte les métros Montague R entre Brooklyn et Manhattan, fermés durant 14 mois alors que les systèmes d'aération, d'éclairage, de contrôle des pompes et de signalisation endommagés sont remplacés et renforcés. D'intenses travaux ont commencé en juillet dans les métros de Greepoint G en vue de remplacer les composantes endommagées entre Brooklyn et Queens. Les travaux sont exécutés durant les fermetures le weekend, alors qu'un service autobus est offert en guise de remplacement.

Des travaux complets sont en cours pour protéger et renforcer les voies ferrées de la MTA. Des contrats ont été attribués en vue de réparer et d'élever deux des trois sous-stations endommagées le long de la ligne Long Beach de Long Island Rail Road. La conception des travaux d'amélioration de la résistance est en cours en vue de protéger Penn Station, et cela devrait inclure des barrières de protection contre les inondations dans les entrées de tunnel, un périmètre de protection pour le dépôt West Side et des améliorations aux systèmes de pompage et de drainage.

Metro-North Railroad a entrepris des travaux de conception pour de nouvelles composantes électriques et de communications sur 30 milles le long de la ligne Hudson et dans d'autres secteurs susceptibles d'être inondés. L'équipement sera élevé et déplacé si possible.

Ponts et Tunnels de MTA procède à la conception de réparations complètes de ses tunnels destinés aux véhicules, ce qui comprend des travaux sur les systèmes électriques, mécaniques, d'éclairage et de communication, sur les dispositifs de contrôle de la circulation, les panneaux et les bâtiments de ventilation, ainsi que des réparations structurelles. Ces batardeaux gonflés d'eau sont envisagés comme

French

outil de réponse en cas d'urgence lors d'une tempête en vue de protéger les entrées du tunnel contre les importants débordements. Chaque tube rempli d'eau est d'une longueur de 85 pieds et d'une hauteur de quatre pieds lorsqu'il est rempli à l'aide de tuyaux d'arrosage.

Dans le tunnel Hugh L. Carey Tunnel, la rampe ouverte/clôture de piquets de Morris Street, où l'eau est entrée durant Sandy, est maintenant protégée par un système de mur temporaire à armature d'acier qui restera en place jusqu'à ce qu'un mur de soutènement soit construit. Les travaux d'atténuation en cours incluront le prolongement et l'élévation des murs de soutènement sur les places du tunnel, l'installation de murs de protection contre les crues, de vannes d'écluse et de génératrices d'urgence supplémentaires ainsi que le déplacement de l'équipement électrique et de communication en hauteur.

###

Des informations supplémentaires sont disponibles sur [www.governor.ny.gov](http://www.governor.ny.gov)  
État de New York | Executive Chamber | [press.office@exec.ny.gov](mailto:press.office@exec.ny.gov) | 518.474.8418