



Pour diffusion immédiate : 18/8/2025

GOVERNEURE KATHY HOCHUL

LA GOUVERNEURE HOCHUL ANNONCE QUE LA PHASE 2 DU PROJET DE MÉTRO DE LA DEUXIÈME AVENUE SE POURSUIT AVEC L'ATTRIBUTION DU CONTRAT DE FORAGE DU TUNNEL

La prochaine phase du projet consistera à étendre le tunnel existant jusqu'à la 125e rue.

Une nouvelle approche pour la phase 2 permet de réaliser 1,3 milliard de dollars d'économies. Elle devrait permettre de réduire les coûts de 10 % par rapport à la phase 1

La phase 2 du projet de métro de la Deuxième Avenue assurera un accès équitable aux transports vers East Harlem

[Consultez la présentation de la MTA ici](#)

La gouverneure Kathy Hochul a annoncé aujourd'hui que le conseil d'administration de la Metropolitan Transportation Authority (MTA) a approuvé le contrat de construction du tunnel pour la phase 2 du métro de la Deuxième Avenue. Ce projet prolongera la ligne **Q** de la 96e rue à la 125e rue, offrant un nouvel accès aux transports aux résidents d'East Harlem. Le nouveau tunnel reliera la 116e rue à la 125e rue. Les équipes creuseront également l'emplacement de la future station de la 125e rue. Dans une mesure de réduction des coûts épargnant 500 millions de dollars à la MTA, elles aménageront le tunnel construit dans les années 1970 pour accueillir la future station de la 116e rue.

Les travaux de construction du nouveau tunnel, entre 35 et 120 mètres sous la 2e avenue, devraient être réalisés à l'aide de machines de 750 tonnes équipées de têtes de forage de 6,7 mètres diamantées. Les travaux préparatoires débuteront cette année, suivis du génie civil lourd début 2026, avec le creusement du tunnel proprement dit prévu pour 2027.

« Voilà déjà un siècle que l'on a promis aux habitants d'East Harlem le nouveau métro qu'ils méritent, et nous sommes enfin en train de le réaliser », **a déclaré la gouverneure Hochul.** « East Harlem compte parmi les quartiers new-yorkais les plus dépendants des transports, mais chaque jour, des dizaines de milliers de navetteurs

n'ont pas accès au métro. Le métro de la Deuxième Avenue va tout changer ; il raccourcira les trajets quotidiens de plus de 100 000 usagers et rendra East Harlem plus dynamique que jamais. L'attribution de ce contrat marque la fin des promesses faites à cette communauté et le début des travaux — prochaine étape : la 125e rue ! »

Le contrat, d'une valeur de 1,972 milliard de dollars, est attribué à Connect Plus Partners, une coentreprise entre Halmar International et FCC Construction. Il s'agit du deuxième des quatre contrats de construction relatifs à l'extension de la ligne Q. Malgré les surcoûts de construction à New York, le rapport coût-bénéfice de la phase 2 du métro de la Deuxième Avenue est très intéressant : son coût par voyageur devrait être le plus bas de tous les projets ferroviaires lourds actuellement en cours dans le pays.

Le président-directeur général de la MTA, Janno Lieber, a déclaré : « C'est une avancée significative non seulement pour le projet, mais aussi pour tous les habitants d'East Harlem et Central Harlem. Les habitants attendent cette extension de métro promise depuis près de 100 ans. Grâce aux investissements de la gouverneure Hochul et de nos partenaires à Washington, la nouvelle MTA lance aujourd'hui le plus gros contrat de forage de tunnel de son histoire. Mieux encore, ce projet affiche le coût par passager le plus bas de tous les projets ferroviaires lourds aux États-Unis. »

Jamie Torres-Springer, président de MTA Construction and Development, a déclaré : « Après des décennies d'attente, la nouvelle MTA passe enfin à l'action. L'attribution de ce contrat aujourd'hui nous rapproche d'un service de transport de classe mondiale pour East Harlem. Fort des enseignements de la phase 1, nous sommes déterminés à maintenir cette dynamique pour réaliser ce contrat plus efficacement, plus rapidement et à moindre coût que jamais. »

Le premier contrat de construction de la ligne a été attribué en janvier 2024 pour les travaux de déplacement des réseaux souterrains. Les équipes qui travaillent sous ce contrat déplacent actuellement les réseaux souterrains entre les 105^e et 110^e rues sur la Deuxième Avenue, au niveau du futur site de la station de la 106^e rue, afin de préparer la construction ultérieure de la station.

Les équipes du troisième contrat construiront l'infrastructure souterraine de la future station à l'intersection de la 106^e rue et de la Deuxième Avenue. Ce contrat est actuellement en cours de passation. Le quatrième et dernier contrat portera sur l'aménagement des trois stations, situées aux 106^e, 116^e et 125^e rues. Il couvrira également les systèmes nécessaires au fonctionnement du service ferroviaire, tels que les voies, la signalisation, l'alimentation électrique et les communications. Ce contrat est actuellement en cours d'élaboration.

La phase 2 du métro de la Deuxième Avenue se déroule comme prévu, avec une mise en service commerciale prévue pour septembre 2032, et respecte le budget. Le budget du projet s'élève à 6,99 milliards de dollars et est financé en partie par les revenus du programme de péage de la Zone de Réduction de la Congestion (ZRC).

En 2023, la MTA [avait dévoilé de nouveaux croquis conceptuels](#) des stations proposées pour l'extension, donnant ainsi aux futurs usagers un aperçu de l'intérieur et de l'extérieur des stations potentielles.

Amélioration des pratiques et économies de plus d'un milliard de dollars

Dans le cadre de l'engagement pris par la MTA de réaliser des projets d'infrastructure clés de manière plus efficace, plus rapide et moins coûteuse, les contrats de la phase 2 intègrent les enseignements tirés de la phase 1 du métro de la Deuxième Avenue.

La prise en compte dès le départ des exigences liées au déplacement des réseaux publics réduit le risque de coûts imprévus ou de retards ultérieurs au fur et à mesure de l'avancement des travaux, en particulier à New York, qui possède l'un des réseaux publics souterrains les plus complexes au monde, en grande partie non cartographié.

D'autres initiatives de maîtrise des coûts prévues dans la phase 2 comprennent la réutilisation d'un segment de tunnel construit dans les années 1970 entre la 110e rue et la 120e rue le long de la Deuxième Avenue, l'acquisition précoce de biens immobiliers, l'adoption de structures contractuelles offrant le meilleur rapport qualité-prix, telles que les contrats A+B (conception-construction), une coordination étroite des contrats et une réduction de la taille des espaces annexes, des locaux techniques et des stations.

Au total, ces initiatives ont permis d'économiser plus de 1,3 milliard de dollars.

Équité en matière de transport pour East Harlem

East Harlem est un quartier historiquement mal desservi, qui compte l'une des plus fortes concentrations de logements sociaux aux États-Unis, avec 70 % de ses habitants dépendants des transports en commun. La phase 2 y implantera trois stations accessibles (106e, 116e et 125e rues), permettant des liaisons directes vers l'Upper East Side, West Midtown et Coney Island, pour une réduction des temps de trajet pouvant atteindre 20 minutes.

Plus de 70 000 emplois, dont des emplois dans le secteur de la construction rémunérés conformément aux conventions collectives, seront créés dans le cadre de la phase 2 du projet de métro de la Deuxième Avenue. Un objectif de 20 % d'embauche locale offrira des centaines d'emplois bien rémunérés aux habitants d'East Harlem.

En fait, les habitants d'East Harlem attendent depuis longtemps une nouvelle ligne de métro sur la Deuxième Avenue. Dès les années 1920, le projet Second System (futur réseau IND) prévoyait une desserte sur cet axe. En 1948, les électeurs de la ville de New York ont approuvé un emprunt destiné à la construction du métro de la Deuxième Avenue, qui n'a finalement pas vu le jour après le début de la guerre de Corée. En 1972, les travaux de la ligne débutèrent enfin à East Harlem, mais furent abandonnés en 1975 lors de la crise financière de la ville. Des segments de tunnel construits dans les années 1970 seront réutilisés pour la phase 2.

À propos de la phase 2

La deuxième phase du projet consistera à étendre le service de train **Q** de la 96^e rue au nord jusqu'à la 125^e rue, puis à l'ouest de la 125^e rue jusqu'à Park Avenue, soit environ 2,4 km au total. Les passagers pourront accéder directement à la station de métro existante 125^e rue, située sur la ligne Lexington Avenue. La phase 2 comprendra également une entrée sur Park Avenue qui permettra de rejoindre facilement la station Harlem-125^e rue du réseau ferroviaire Metro-North Railroad.

Chaque station comprendra des bâtiments annexes en surface qui abriteront les équipements de ventilation, mécaniques et électriques, ainsi qu'un espace pour d'éventuels commerces au rez-de-chaussée et des locaux à usage collectif. Cette extension desservira chaque jour 110 000 usagers supplémentaires et offrira trois nouvelles stations accessibles aux personnes handicapées, améliorant ainsi le confort et la commodité des clients. L'amélioration de la connectivité multimodale à la station de la 125^e rue, à Park Avenue, avec des correspondances avec les lignes **4 5 6**, le Metro-North et le service de bus M60 Select vers l'aéroport LaGuardia. Ces améliorations permettront des correspondances pratiques vers d'autres lignes de métro et de train de banlieue, facilitant ainsi des déplacements plus fluides et plus rapides à travers la ville et la région métropolitaine.

À propos de la phase 1

La phase 1 du projet a permis d'étendre la ligne de la 63^e rue à la 96^e rue. Il s'agit du plus grand projet d'extension du réseau de métro de la ville de New York depuis 50 ans. Le service a été ouvert le 1^{er} janvier 2017, avec des stations supplémentaires aux 72^e et 86^e rues. Depuis son achèvement, le métro de la deuxième avenue a transporté plus de 130 millions de passagers au total, dont plus de 200 000 lors d'une journée normale avant la pandémie.

Le sénateur Charles Schumer a déclaré : « Ce contrat de construction pour la phase II du métro de la Deuxième Avenue nous rapproche un peu plus de l'objectif d'équité en matière de transport à New York. Il permettra à East Harlem d'avoir un meilleur accès à l'emploi, aux soins de santé et à d'autres services essentiels, tout en réduisant les embouteillages et en améliorant la qualité de l'air. 100 000 nouveaux usagers bénéficieront de près de 3,2 km de nouvelles voies, de 6 nouvelles stations et d'une station entièrement rénovée. J'ai obtenu un financement fédéral de 3,4 milliards de dollars, soit la plus importante subvention d'investissement jamais accordée, pour faire avancer ce projet. Lorsque les travaux seront achevés, plus de 300 000 usagers bénéficieront chaque jour du métro de la Deuxième Avenue. »

La sénatrice Kirsten Gillibrand a déclaré : « Les habitants et les navetteurs de l'est et du centre de Harlem ont attendu assez longtemps l'extension du métro de la Deuxième Avenue, qui réduira les temps de trajet, créera de nouvelles opportunités et offrira de meilleures connexions à la communauté. L'annonce d'aujourd'hui marque une étape cruciale dans la mise en place d'un système de transport moderne et accessible que le East Side mérite. Je suis fière d'avoir contribué à obtenir les financements fédéraux qui rendent cette extension possible, et je continuerai à me battre pour mobiliser davantage de ressources afin d'améliorer les transports publics pour tous les New-Yorkais. »

Le représentant Jerrold Nadler a déclaré : « En tant que membre influent du Comité des transports et des infrastructures pour la région nord-est, je me bats depuis longtemps pour obtenir le financement nécessaires à la construction de la ligne de métro de la Deuxième Avenue. L'attribution du contrat de construction marque une étape majeure dans le prolongement de la ligne de métro vers Harlem au nord. Ce projet améliorera la connectivité des transports et réduira les temps de trajet pour mes électeurs de l'East Side comme pour tous les New-Yorkais. »

Le représentant Adriano Espaillat a déclaré : « Grâce à ces avancées dans le projet de métro de la Deuxième Avenue, les communautés de Harlem et d'East Harlem, pour lesquelles je me suis battu avec ferveur, bénéficieront désormais d'emplois bien rémunérés. De plus, ce projet crucial devrait être mené à bien dans les délais prévus. Je félicite la gouverneure Hochul, M. Lieber, président de la MTA, M. Torres-Springer et leurs équipes pour leurs efforts constants visant à mettre en place un service de métro à East Harlem. »

Le sénateur Jose M. Serrano a déclaré : « Le projet de métro de la Deuxième Avenue permettra enfin de proposer des options de transport indispensables, de créer des emplois et d'améliorer l'accès aux services pour East Harlem et au-delà. La phase 2 de ce projet est essentielle : elle étendra le service, créera de nouvelles stations et réduira les temps de trajet pour tous. En tant que sénateur du 29e district, représentant le South Bronx et East Harlem, je suis convaincu que ce projet améliorera considérablement l'expérience des usagers et renforcera la fiabilité du réseau. Je tiens à remercier la MTA, la gouverneure Hochul et mes collègues élus pour leur engagement dans cet important projet. »

Le président de l'arrondissement de Manhattan, Mark Levine, a déclaré : « Chaque étape franchie vers l'achèvement de la ligne de métro de la Deuxième Avenue rapproche les habitants d'East Harlem du réseau de transport qu'on leur promet depuis des décennies. C'est une étape qui mérite d'être célébrée. J'ai hâte de continuer à travailler avec les acteurs locaux et la MTA pour mener à bien la phase 2 dans les meilleurs délais. »

Lisa Daglian, directrice exécutive du Comité consultatif permanent des citoyens (Permanent Citizens Advisory Committee – PCAC) auprès de la MTA, a déclaré : « Ce jour marque une avancée historique pour un projet centenaire qui non seulement entrera dans l'histoire, mais améliorera également la qualité de vie de centaines de milliers de New-Yorkais. La ligne de métro de la Deuxième Avenue est restée trop longtemps une promesse non tenue, en particulier pour les habitants d'East Harlem. Grâce à la persévérance et à l'investissement de la gouverneure Hochul, au soutien infatigable de nos alliés à Washington et au leadership de la MTA qui s'efforce de mettre en place un projet amélioré, ce contrat permettra de prolonger la ligne jusqu'à la 125e rue. Il comblera ainsi le vide créé par la démolition de la ligne aérienne de la Deuxième Avenue. C'est vraiment passionnant de voir cette nouvelle étape prendre forme. Je compte bien être l'un des premiers passagers ! »

Danny Pearlstein, directeur des politiques et de la communication de la Riders Alliance, a déclaré : « Sous la Deuxième Avenue et dans toute la ville, la gouverneure Hochul, les dirigeants de la MTA et les employés des transports publics travaillent d'arrache-pied. De nouveaux tunnels, feux de signalisation et ascenseurs permettront à plusieurs millions de New-Yorkais de se déplacer chaque jour en toute sécurité et à moindre coût. Le métro de la Deuxième Avenue avait été promise aux usagers il y a près d'un siècle. Il y a dix ans, trois stations ont ouvert dans l'Upper East Side. Cette nouvelle phase desservira East Harlem et Lexington Avenue, intégrant cette ligne moderne à un réseau dont l'essentiel date d'avant la Seconde Guerre mondiale. »

Le président du Manhattan Community Board 11, Xavier A. Santiago, a déclaré : « Depuis plusieurs années, le Manhattan Community Board 11 milite pour l'extension du métro de la Deuxième Avenue. Depuis l'époque où ma propre grand-mère a assisté au dernier démantèlement de la ligne aérienne de la Troisième Avenue, East Harlem a traversé une période difficile en matière de transport. Avec l'attribution de ce contrat de phase 2, nous comptons sur la MTA pour honorer son engagement envers les demandes du Community Board 11 concernant l'embauche locale et les autres bénéfiques communautaires qui élèveront les futures générations d'East Harlem et de notre grande ville. À travers ce moment, nous nous rapprochons de la réalisation d'un rêve vieux de cinq générations : un accès équitable aux transports. Une réalité que non seulement mes enfants connaîtront, mais celle que nos grands-parents avaient imaginée. »

Renae Reynolds, directrice générale de la Tri-State Transportation Campaign, a déclaré : « À l'heure où nous poursuivons la phase 2 du contrat de forage du tunnel du métro de la Deuxième Avenue grâce à l'innovation, nous nous réjouissons des nombreux bénéfiques pour East Harlem : élargissement des options de transport, réduction des temps de trajet et création d'emplois locaux tout au long du processus. »

La présidente du conseil d'administration d'Uptown Grand Central, Diane Collier, a déclaré : « Uptown Grand Central se réjouit d'apprendre que, grâce à cette annonce, la MTA avance progressivement vers la concrétisation de la phase deux du métro de la Deuxième Avenue. Nous reconnaissons qu'il s'agit d'une avancée significative et sommes très satisfaits des progrès réalisés. Nous pensons que ce projet créera des opportunités d'emploi importantes pour la population locale et les petites entreprises de la communauté, ce qui donnera un coup de pouce bien nécessaire à notre économie locale. »

###

Informations supplémentaires disponibles sur le site Web www.governor.ny.gov
État de New York | Executive Chamber | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418
Inscrivez-vous pour recevoir les informations les plus récentes du Bureau de la gouverneure :
ny.gov/signup | Envoyez NEW YORK par SMS au 81336

[SE DÉSABONNER](#)