Pour diffusion immédiate : 19/03/2026 **GOUVERNEURE KATHY HOCHUL**

LA GOUVERNEURE HOCHUL ANNONCE QUE LA MTA RECHERCHE DES ENTREPRISES POUR CONSTRUIRE JUSQU'À 2 390 RAMES DE MÉTRO, LA PLUS GRANDE COMMANDE DE RAMES DE MÉTRO JAMAIS ENREGISTRÉE

Les nouvelles rames seront intégralement financées grâce au plan d'immobilisations 2025-2029 de la MTA défini par la gouverneure Hochul

Le plan d'immobilisations de la MTA prévoit le plus important investissement jamais réalisé dans l'acquisition de nouvelles rames de métro et de trains

Les nouvelles rames remplaceront celles des lignes 1, 3 et 6 ; si les options sont exercées, elles remplaceront également toutes les rames des lignes 2, 4 et 5

Cela s'inscrit dans les efforts continus de la MTA visant à moderniser le matériel roulant et à améliorer la fiabilité du service

La gouverneure Kathy Hochul a annoncé aujourd'hui que la Metropolitan Transportation Authority (MTA) lançait un appel d'offres auprès des constructeurs de rames de métro pour son plus important contrat de l'histoire, portant sur une commande de base de 1 140 rames destinées à remplacer les flottes R62 et R62A circulant sur les lignes 1, 3, 6, et, si l'option d'achat de 1 250 rames supplémentaires est exercée, pour remplacer les rames R142 et R142A circulant sur les lignes 2, 4 et 5.

« Des milliers de nouvelles rames de métro offrant un meilleur service et un trajet plus fiable à des millions de personnes chaque jour : voilà ce que nous pouvons accomplir lorsque nous investissons pleinement dans les transports en commun », **a déclaré la gouverneure Hochul.** « Nous assistons actuellement à une renaissance des transports en commun à New York, avec une fréquentation en hausse, le meilleur service depuis une génération et des investissements sans précédent visant à moderniser ce moteur vital de notre ville. En mettant en service encore plus de rames à passerelles ouvertes dans le métro, nous pouvons améliorer considérablement la sécurité et l'expérience globale des usagers. »

Janno Lieber, président et CEO de la MTA, a déclaré : « Grâce à la gouverneure Hochul, la MTA dispose d'un plan d'immobilisations historique de 68 milliards de dollars pour la période 2025-2029, et les New-Yorkais vivent actuellement un âge d'or en matière d'investissements dans les transports en commun. Une grande partie de nos

investissements en capital passe inaperçue, mais cette nouvelle commande de rames de métro, la plus importante que nous n'ayons jamais passée, constitue une étape majeure pour offrir concrètement aux New-Yorkais le réseau de transport en commun moderne qu'ils méritent. »

Au total, le contrat porte sur 2 390 nouvelles rames de métro, soit plus que la flotte de la Chicago Transit Authority et celle de la Massachusetts Bay Transit Authority réunies. Les nouvelles rames, de type R262, seront financées par le plan d'immobilisations 2025-2029 de la MTA, qui a bénéficié d'un financement historique de 68 milliards de dollars accordé par la gouverneure Hochul et l'Assemblée législative de l'État dans le cadre du budget de l'État adopté pour l'exercice 2026. Ce plan d'immobilisations représente le plus important investissement dans du nouveau matériel roulant de toute l'histoire de la MTA. Cette acquisition comprend également des fonds mis à disposition dans le cadre du plan d'immobilisations 2020-2024, financé par les recettes issues de la tarification de la congestion.

Avec la mise en place d'un nouveau programme de matériel roulant, la MTA a adopté une approche différente pour ce contrat, en modernisant les conditions générales et en encourageant l'innovation en offrant aux constructeurs une plus grande flexibilité pour proposer de nouvelles idées. Plus de 60 % des spécifications techniques sont désormais axées sur les performances plutôt que sur la conception, et, pour la première fois, les appels d'offres demandent aux soumissionnaires de fournir des estimations du coût total de possession. Ces efforts aboutissent à un contrat simplifié qui adopte une approche équilibrée entre les défis actuels auxquels sont confrontés les prestataires et la nécessité de veiller à ce que l'Autorité dispose des outils nécessaires pour garantir la livraison dans les délais des rames de qualité que méritent les usagers.

Ce contrat historique pourrait permettre de renouveler jusqu'à 36,4 % de l'ensemble du parc du métro, dont 17,3 % rien qu'avec la commande de base. La flotte totale du métro compte 6 574 rames. Ces nouveaux véhicules amélioreront considérablement leur fiabilité grâce à une augmentation de la distance moyenne entre pannes (mean distance between failure, MDBF), un indicateur qui mesure la durée pendant laquelle un véhicule peut fonctionner sans problème, sans réparation ni entretien. Le R262 a une exigence MDBF de 322 000 km (200 000 miles), contre une moyenne de 143 000 km (89 000 miles) pour les modèles R62/R62A. Cette mise à niveau permettra de réduire le nombre de problèmes rencontrés par les clients en cours de route et de diminuer la durée d'immobilisation des véhicules.

L'appel d'offres définit d'autres spécifications techniques visant à améliorer l'efficacité, la sécurité, les performances et l'expérience client. Il s'agit notamment de systèmes d'annonce de meilleure qualité et des appareils d'aide à l'audition permettant aux passagers malentendants de se connecter à leurs équipements personnels, tels que des prothèses auditives. Par ailleurs, les appels d'offres précisent que la future commande comprendra un nombre encore à déterminer de rames à passerelles ouvertes, ce qui constituerait une première sur la Division A, c'est-à-dire les lignes numérotées. Les améliorations de l'efficacité comprennent l'installation d'un système de

comptage automatique des passagers et d'une commande de freinage électrique afin de réaliser des économies grâce à une réduction du nombre de pièces. Les spécifications de sécurité incluent des caméras embarquées, similaires à celles équipant les rames de métro actuelles, ainsi qu'un système de vidéoprotection des bordures de quai et un verrouillage électronique pour empêcher tout accès non autorisé à la cabine de conduite.

Les propositions doivent être soumises avant le 8 septembre 2026, et l'attribution du contrat est prévue pour début 2028.

Cet appel d'offres s'inscrit dans la lignée de l'annonce du mois dernier, lorsque le président et CEO de la MTA, Janno Lieber, a nommé Jessie Lazarus pour mettre sur pied et diriger une nouvelle organisation dédiée à la stratégie du matériel roulant de la MTA. Cette entité assurera un suivi spécifique de l'acquisition et des coûts de cycle de vie des actifs stratégiques de la MTA, incluant les bus, les rames de métro et les trains de banlieue. En tant que responsable de ce nouveau programme de matériel roulant, Jessie Lazarus et son équipe dirigent l'acquisition de l'ensemble des nouveaux véhicules, qu'il s'agisse des métros, des bus et des trains. Cela inclut l'investissement de 12 milliards de dollars prévu par le plan d'immobilisations 2025-2029 pour le remplacement des flottes vieillissantes de la MTA.

Cette annonce fait également suite à celle de la MTA célébrant l'ouverture de son installation de réception et d'essai de wagons, le premier du genre, à la fin de l'année 2025. Cette installation permet à la MTA de traiter plus efficacement les nouvelles rames de métro, les locomotives de service et les autres matériels roulants en effectuant les essais sur place, ce qui accélère la mise en service des rames. Cela garantit que la MTA est prête à accueillir la plus importante livraison de nouvelles rames depuis la mise en place de la planification systématique des plans d'investissement, il y a plus d'une génération.

Jessie Lazarus, responsable du programme de matériel roulant à la MTA, a déclaré : « Il s'agira de la plus importante commande de nouvelles rames de métro de l'histoire de la MTA, et nous modernisons notre approche afin d'attirer le plus grand nombre possible d'entreprises remplissant les conditions requises. Nous invitons les acteurs du secteur à nous faire part de leurs meilleures idées, tant sur le plan technique que commercial, afin de répondre à nos normes de performance et d'aider la MTA à offrir à nos clients l'expérience de transport en commun de dimension mondiale qu'ils méritent. »

Demetrius Crichlow, président de New York City Transit, a déclaré : « Il s'agit de remplacer des rames qui circulent depuis les années 1980 : y a-t-il quelqu'un d'autre qui roule avec des rames vieilles de 40 ans ? Même si nous avons réussi à atteindre un niveau historique de ponctualité tout en renforçant notre offre grâce à cette flotte, il est temps de passer à l'ère moderne. Et notre installation de réception et d'essai de

wagons, le premier du genre, montre aux New-Yorkais que nous sommes déterminés à tenir la promesse de cet appel d'offres historique. »

###

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