



Pour publication immédiate : 23/05/2017

GOUVERNEUR ANDREW M. CUOMO

**LE GOUVERNEUR CUOMO ANNONCE UN PLAN AUDACIEUX POUR LUTTER
CONTRE LA CRISE PROLONGÉE À PENN STATION**

***Crée un groupe de travail pour apporter des solutions aux défis à court et long
termes à Penn Station***

***Pousse la MTA à moderniser le réseau de métro et à augmenter le nombre de
rames en période de pointe et appelle à l'élaboration de stratégies innovantes
avec le « MTA Transit Genius Challenge »***

Le Gouverneur Andrew M. Cuomo a annoncé aujourd'hui un plan d'actions vigoureuses pour faire face aux difficultés des transports de New York, à commencer par la crise à court terme à Penn Station et les répercussions qu'elle aura sur l'intégralité du réseau de transports. Les déraillements et annulations à Penn Station entraînant des retards coûteux pour des millions de voyageurs, le plan du Gouverneur apporte des solutions à la fois à court et long termes, afin de remédier aux défaillances chroniques de la gare, qui se trouve au cœur des infrastructures de transports de la région. En semaine, plus de 600 000 personnes transitent chaque jour par Penn Station, détenue par Amtrak et le Gouvernement fédéral. Il s'agit là de plus du triple de la capacité pour laquelle la gare a été conçue. Amtrak propose d'effectuer des réparations qui réduiraient le nombre de trains à Penn Station d'environ 20 pour cent aux heures de pointe et, par conséquent, les passagers recherchant des moyens de transports alternatifs écraseront un réseau de métro déjà surchargé et engorgeront les routes et les ponts.

Le Gouverneur Cuomo se concentre sur trois éléments :

- Élaborer un plan immédiat pour faire face à la crise estivale à Penn Station
- Recommander une solution de gestion à long terme viable pour Penn Station et transformer la gare en un centre de transit du 21^e siècle avec le Hall ferroviaire Farley (Farley Train Hall) et le Gateway Tunnel
- Pousser la MTA à moderniser le réseau de métro de la Ville de New York et à augmenter le nombre de rames aux heures de pointe, afin d'atténuer l'encombrement et de réduire les retards

Traiter les difficultés à Penn Station dans leur globalité est la première étape vers une résolution des difficultés de transports de New York. C'est particulièrement vrai car les problèmes à Penn Station avec les réductions de service d'Amtrak amplifieront les

conditions déjà surpeuplées des métros de la Ville de New York. Le Gouverneur met en place un groupe de travail composé d'experts et de parties prenantes des transports reconnus afin d'élaborer à la fois une solution de transit à court terme, mais également des changements systémiques à long terme. Par ailleurs, le Gouverneur Cuomo propose le « The MTA Genius Transit Challenge » (« Défi des génies des transports de la MTA »), un concours pour repenser les solutions aux défis systémiques présents dans le réseau de métro.

« L'état de délabrement intolérable à Penn Station et ses répercussions sous forme de retards et de dysfonctionnements sur l'ensemble du réseau de métro ont atteint un point de rupture, et nous devons adopter ce plan d'actions complet maintenant, afin de trouver des solutions à court et long termes à ces difficultés croissantes, de rénover les infrastructures obsolètes et de répondre aux besoins des générations actuelles et futures de New-Yorkais, » **a déclaré le Gouverneur Cuomo.** « Cet effort pluridimensionnel remédiera aux défaillances chroniques du système et permettront des rénovations cruciales, nécessaires depuis longtemps, afin de nous assurer d'avoir un système de haut niveau. Après des décennies de négligence, il est temps de saisir l'opportunité d'effectuer de véritables changements dans notre système de transports. »

Consultez la présentation du Gouverneur [ici](#).

Groupe de travail sur Penn Station

Les membres du groupe de travail qui fourniront des recommandations concernant Penn Station incluent :

- Matthew J. Driscoll, Commissaire au Département des transports de l'État de New York (New York State Department of Transportation)
- Le membre du Congrès Peter King
- Kevin Law, Président de l'Association de Long Island (Long Island Association)
- Richard LeFrak, PDG de LeFrak
- Joe Lhota, Vice-président principal, Vice-doyen et Chef du personnel au Centre médical Langone de l'Université de New York (NYU Langone Medical Center)
- Le membre du Congrès Jerrold Nadler
- L'ancien membre du Congrès Charles Rangel
- Steve Roth, Président et Directeur général de Vornado Realty Trust
- John Samuelsen, Président de TWU Local 100
- Tom Wright, Président de l'Association du plan régional (Regional Plan Association)
- Carl Weisbrod, Conseiller principal chez HR&A
- Représentant de la Ville de New York
- Représentant de Nassau
- Représentant de Suffolk

Élaborer un plan immédiat pour faire face à la crise estivale à Penn Station

Le groupe de travail se concentrera sur deux domaines. Tout d'abord, l'élaboration de

solutions de transports alternatives pour compenser les réductions de service d'Amtrak cet été. Notamment :

- Opérations de parc relais
- Restrictions amendées pour les voies réservées aux véhicules à haut taux d'occupation (HOV) sur la LIE
- Ferries à grande vitesse à Long Island
- Service de bus express privé

Recommander une solution de gestion à long terme viable pour Penn Station et transformer la gare en un centre de transit du 21^e siècle grâce au Hall ferroviaire Farley et au Gateway Tunnel

Le groupe de travail évaluera également la viabilité de toute proposition de solution de gestion à long terme de Penn Station. Il s'agit d'une opportunité d'adopter une solution stratégique à long terme pour remédier aux problèmes systémiques accablant les installations matérielles et les opérations de transit de Penn Station.

Le Gouverneur Cuomo propose que le groupe de travail examine les trois options suivantes :

1. L'État de New York prendra en charge Penn Station : L'État utilisera la conception-construction conjuguée à un partenariat public-privé pour effectuer les réparations urgentes et exploiter Penn Station sur le long terme. Dans le cadre de cet effort, l'État combinera Penn avec le Hall ferroviaire Farley, le nouveau hall principal du LIRR, ainsi que le Gateway Tunnel, afin de créer un centre de transit réinventé et unifié.
2. L'Autorité portuaire (Port Authority) prendra en charge Penn Station : L'Autorité portuaire créera un partenariat public-privé pour gérer les réparations urgentes, mais également pour prendre en charge l'exploitation à long terme de Penn Station. Dans le cadre de cet effort, l'Autorité portuaire combinera Penn avec le Hall ferroviaire Farley, le nouveau hall principal du LIRR, ainsi que le Gateway Tunnel, afin de créer un centre de transit réinventé et unifié.
3. Amtrak utilise un prestataire privé : La majorité des terminaux d'Amtrak du pays ne sont actuellement pas exploités par Amtrak, mais par des opérateurs qualifiés. Ce modèle pourrait être adopté à Penn Station.

Pousser la MTA à moderniser le réseau de métro de la Ville de New York

Le réseau de métro de la MTA a 113 ans et est emprunté par près de 6 millions de passagers quotidiens. Il est en surcapacité et est sous-financé depuis 50 ans. Bien que la MTA ait un plan d'investissement de 29,5 milliards de dollars, dont 8,3 milliards de dollars provenant de l'État, le réseau de métro est dans un état de grave délabrement. La semaine dernière, le Gouverneur a demandé à la MTA d'accélérer la mise en œuvre du plan d'investissement de 29,6 milliards de dollars. En outre, le Gouverneur a ordonné à la MTA d'exécuter un Plan en 6 points destiné à résoudre les problèmes immédiats liés à la structure de gestion, aux retards et à l'encombrement.

Cependant, les solutions standards sont trop longues à mettre en place et ne ciblent pas toutes les difficultés qui accablent le système. L'état actuel du réseau de métro de la Ville de New York nécessite une réflexion hors des sentiers battus et des solutions innovantes. Le Gouverneur Cuomo propose le « The MTA Genius Transit Challenge », un concours pour repenser les solutions aux problèmes systémiques du réseau, qui sont toutes axées sur l'augmentation du nombre de trains par heure pendant les heures de pointe pour atténuer l'encombrement et améliorer la fiabilité du service, en réduisant les retards. En juin, un concours international invitera des participants des secteurs des technologies, de l'ingénierie et des affaires à proposer des solutions aux trois défis les plus épineux du métro en matière de technologie et de conception.

- Résoudre le système de signalisation vieillissant de manière plus rapide et efficace afin de permettre à la MTA d'augmenter le nombre de rames par heure aux heures de pointe ;
- Résoudre le problème des voitures vieillissantes du réseau de métro. Les stratégies peuvent inclure notamment la remise à neuf des voitures de métro actuelles, la modernisation des systèmes existants, de meilleurs programmes/protocoles de maintenance, ainsi qu'une livraison plus rapide des nouvelles voitures de métro ; et
- Concevoir des technologies de communication pour la connexion cellulaire et WiFi pouvant être installées dans l'ensemble du réseau de métro, y compris dans les tunnels.

L'État décernera un prix « Genius » d'1 million de dollars pour récompenser les meilleures idées dans l'ensemble des trois catégories, et la MTA conclura probablement un contrat pour l'obtention de ces systèmes.

Seront présents parmi les membres du jury du concours MTA Genius Transit Challenge :

- Sarah Feinberg, ancienne Administratrice de l'Administration fédérale des chemins de fer (Federal Railroad Administration)
- Daniel Huttenlocher, Doyen et Vice-recteur de Cornell Tech
- Charles Phillips, PDG d'Infor
- Kristina Johnson, Présidente élue de l'Université SUNY
- Greg Brown, Président et Directeur général de Motorola Solutions
- Nick Grossman, Directeur général d'Union Square Ventures (USV)
- Eliot Horowitz, Co-fondateur et Directeur de la technologie chez MongoDB
- Balaji Prabhakar, Professeur d'électrotechnique et d'informatique à l'Université Stanford

Le réseau de métro de la ville de New York exploite 665 miles de voies, 24 lignes, et fonctionne 24 heures par jour, 7 jours par semaine et 365 jours par an. La demande de service atteint des niveaux historiques, avec une fréquentation de 6 millions de personnes par jour. Le réseau des transports de la Ville de New York doit innover pour répondre à la demande croissante et continuer à être le moteur économique de la ville, de l'État et de la région.

Améliorer le système de signalisation du réseau de métro de la Ville de New York

Le système existant de signaux en block fixe a été conçu il y a plus d'un siècle. Il nécessite donc aujourd'hui des réparations constantes et est de moins en moins fiable.

La majorité de l'investissement dans la signalisation du métro se concentre sur le « bon état d'entretien » et non sur l'extension de la capacité du système. Le plan d'investissement actuel de 29,5 milliards de dollars de la MTA comprend plus de 2,75 milliards de dollars pour les signaux, avec plus d'1 milliard de dollars pour l'installation d'un contrôle du trafic ferroviaire basé sur la communication (Communication Based Train Control). Les autres investissements dans la signalisation comprennent environ 850 millions de dollars pour moderniser six enclenchements des signaux et 250 millions de dollars pour moderniser les signaux conventionnels.

Ce concours cherche à accélérer la mise en œuvre des solutions pour apporter plus rapidement un dispositif de signalisation amélioré et plus fiable au réseau.

Apporter des voitures de métro améliorées dans le réseau

La flotte de voitures de métro n'a pas été conçue de la manière la plus efficace concernant la montée des passagers à bord des rames. Les portes des voitures du métro s'ouvrent et se ferment environ 7 millions de fois par jour, et les portes sont la première cause de pannes liées aux voitures. Le délai le plus court pour la construction d'une nouvelle voiture est de trois ans. La MTA est en train d'accélérer la livraison de 300 nouvelles voitures de métro de type R179, dont les premières devraient arriver à l'automne 2017 et les autres devraient être livrées d'ici septembre 2018. De plus, le Réseau des transports de la Ville de New York (New York City Transit) accélérera la livraison de 450 nouvelles voitures de type R211.

Le plan en six points annoncé récemment par la MTA s'attaque à des problèmes fréquents qui causent des perturbations du service et de l'inconfort pour les passagers, notamment le blocage des portes, les systèmes principaux de contrôle et les systèmes de chauffage et de climatisation. Le réseau de transport a besoin d'une approche diagnostique plus complète, axée sur les données, qui permet d'effectuer des opérations de maintenance préventive plutôt que corrective.

Améliorer la connexion des moyens de communication dans les tunnels du métro

La MTA a réussi à mettre en place une connexion cellulaire et WiFi dans toutes les stations du réseau avant la fin de l'année dernière. Cependant, la connexion dans les tunnels du métro n'est toujours pas disponible. Les tunnels du métro sont étroits, ce qui présente des difficultés pour installer les câbles et les autres équipements WiFi nécessaires. Les stratégies standards de l'industrie nécessiteraient une fermeture complète du service des trains pour installer le WiFi dans les tunnels.

Le développement d'un autre plan est l'un des défis principaux de ce concours. Pour en savoir plus sur comment participer, rendez-vous sur www.ny.gov/MTAGeniusTransitChallenge.

Le membre du Congrès Jerrold Nadler a déclaré : « Le principal problème d'Amtrak est le manque de fonds, et le Gouvernement fédéral a à la fois la responsabilité et l'obligation de financer ce réseau de transports vital, qui est important non seulement pour l'État de New York, mais également pour le Corridor du Nord-Est (Northeast corridor) tout entier. Je suis heureux de participer à ce groupe de travail et de travailler avec le Gouverneur Cuomo afin de résoudre ces problèmes de transports cruciaux. Nous devons examiner soigneusement chacune des différentes propositions, y compris les impacts potentiels qu'elles auront sur le réseau de transports et les passagers. Ce sera particulièrement important concernant la privatisation car il existe de véritables doutes quant à son efficacité potentielle. »

Le membre du Congrès Peter King a déclaré : « La situation désastreuse à Penn Station affecte toute la région du Sud de l'État, en particulier les centaines de milliers de passagers du LIRR. Je remercie le Gouverneur de m'avoir sélectionné pour faire partie du groupe de travail sur Penn Station et je suis impatient de travailler avec les autres membres pour parvenir à des solutions à court et long termes. »

Le Chef de la majorité au Sénat, John J. Flanagan, a déclaré : « Les résidents de Long Island, de la Vallée de l'Hudson et de la Ville de New York méritent un réseau de transports en commun du 21^e siècle fiable qui les emmène au travail et les ramène chez eux le soir afin qu'ils puissent passer du temps avec leurs familles et leurs proches. À l'heure actuelle, ces besoins ne sont pas satisfaits, et les New-Yorkais en ont assez des retards, des annulations et du manque d'empathie. Ils veulent que des mesures soient prises. Je me réjouis de me joindre au Gouverneur et aux autres, notamment à ma collègue sénatrice Elaine Phillips, qui est Présidente du Comité sénatorial sur les infrastructures et les investissements (Senate's Committee on Infrastructure and Capital Investment) et un défenseur des passagers de Long Island, pour annoncer ces actions aujourd'hui. Il ne s'agit pas d'une question partisane, mais d'une question de qualité de vie, et il est essentiel que nous collaborions pour obtenir des résultats aussi vite que possible. Je remercie le Gouverneur Cuomo pour son leadership et je suis enthousiaste à la perspective des solutions à notre portée. »

Le Président de l'Assemblée Carl Heastie a déclaré : « Chaque jour, des centaines de milliers de New-Yorkais dépendent de Penn Station pour effectuer leurs déplacements quotidiens mais, malheureusement, les conditions actuelles ont créé le chaos et des retards. Ce mois-ci, l'Assemblée, menée par le Président du Comité sur les Commissions, les Autorités et les sociétés (Corporations, Authorities and Commissions Committee), Jeffrey Dinowitz, a tenu une audience publique sur le Programme de rénovation des infrastructures de Penn Station d'Amtrak (Amtrak's Penn Station Infrastructure Renewal Program), afin d'examiner son impact sur les opérations sur l'ensemble du système de l'Autorité des transports métropolitains (Metropolitan Transportation Authority, MTA) et du Réseau ferroviaire de Long Island (Long Island Rail Road, LIRR). Bien qu'Amtrak ait annoncé qu'ils effectueraient des réparations d'urgence cet été, les travaux nécessiteront une réduction de service de 20 pour cent, aggravant encore davantage les conditions déjà intolérables. Aujourd'hui, je me joins au Gouverneur Cuomo et à la Délégation congressionnelle de New York pour demander au Gouvernement fédéral d'agir en débloquant un financement immédiat, afin de résoudre les problèmes persistants et d'effectuer des réparations

indispensables à Penn Station. »

Le directeur du comté de Suffolk, Steve Bellone, a déclaré : « Les infrastructures vieillissantes de New York constituent un problème croissant depuis des années, mais nous avons atteint le point de rupture à Long Island et nous devons agir de manière décisive pour trouver des solutions à ces difficultés et nous assurer que notre réseau de transports soit en mesure de satisfaire les besoins des générations actuelles et futures. Le Gouverneur Cuomo a prouvé la capacité de notre gouvernement à ne pas faire que parler de projets d'infrastructures majeures, mais à les exécuter. Sous sa direction, nous bâtissons aujourd'hui pour un avenir meilleur, et je suis fier de travailler avec lui sur ce plan audacieux. »

Le Directeur administratif du comté de Nassau, Edward P. Mangano, a déclaré : « Le Long Island Rail Road est le chemin de fer le plus fréquenté d'Amérique du Nord, et il est essentiel pour l'économie du Comté de Nassau. Je remercie le Gouverneur Cuomo pour le leadership dont il a fait preuve pour chercher à résoudre le dysfonctionnement à Penn Station et aider les passagers du Long Island Rail Road. »

Le Contrôleur de la Ville de New York, Scott Stringer, a déclaré : « Après des années de sous-investissements, le dysfonctionnement à Penn Station devient intolérable et ne parvient pas à satisfaire nos besoins et à être la hauteur de nos attentes en tant que New-Yorkais. Avec de plan multidimensionnel, le Gouverneur Cuomo agit pour prévenir ces difficultés et construire une meilleur réseau pour l'avenir. Je me réjouis de travailler avec le Gouverneur Cuomo pour répondre aux besoins de nos citoyens et créer un réseau dont tous les New-Yorkais peuvent être fiers. »

La Présidente du Conseil municipal de la Ville de New York, Melissa Mark-Viverito, a déclaré : « New York est la ville leader du monde, et des transports publics fiables et solides constituent l'artère qui permet à notre ville et à nos entreprises de fonctionner. Je félicite le Gouverneur Cuomo d'avoir vu grand et de faire cet important pas en avant pour réduire la pression qui pèse sur les transports publics pour les résidents de la Ville de New York et de Long Island, et je suis impatiente de continuer à travailler avec mes collègues à tous les niveaux du Gouvernement pour renforcer notre investissement dans les infrastructures de transports cruciales. »

John Samuelsen, Président de TWU Local 100, a déclaré : « Sous la houlette du Gouverneur Cuomo, New York construit pour l'avenir. Du nouvel aéroport LaGuardia au nouveau Pont Tappan Zee, le Gouverneur possède un bilan sans précédent en matière de traitement des défis d'infrastructures les plus complexes de notre époque. Bâtir notre réseau d'infrastructures de transports crée et maintient des emplois et constitue une voie vers la sécurité économique pour les New-Yorkais actifs. Grâce à ce nouveau plan audacieux et complet pour combattre les problèmes systémiques de notre réseau de transports, le Gouverneur Cuomo agit, une fois de plus, pour améliorer la vie de tous les New-Yorkais. »

Joe Lhota, Vice-président principal, Vice-doyen et Chef du personnel au Centre médical Langone de l'Université de New York, a déclaré : « Les passagers et voyageurs le long du Corridor du Nord-Est (Northeast Corridor) en ont assez de la pagaille de Penn Station et des retards qui accablent l'ensemble du réseau de

transports de New York. Le Gouverneur a proposé un plan d'action intelligent qui s'attaquera aux problèmes systémiques qui persistent depuis des décennies et s'assurera que nos réseaux de transports répondent aux besoins des générations actuelles et futures de New-Yorkais. Je félicite le Gouverneur pour son leadership et je suis impatient de collaborer avec lui pour construire les infrastructures de transports de premier ordre que les New-Yorkais méritent. »

###

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