

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Aperçu de l'étude

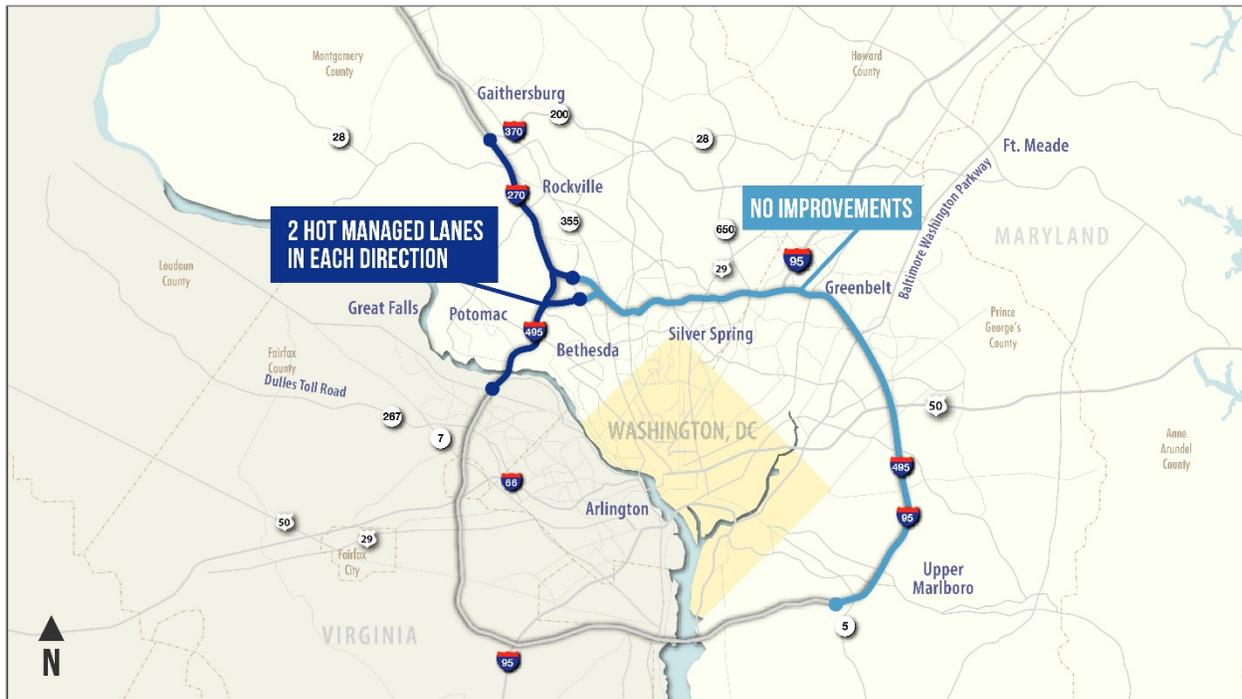
Quel est l'objet de la déclaration d'impact environnemental supplémentaire?

Une déclaration d'impact environnemental (EIS) peut être complétée en tout temps, en vertu du 23 CFR §771.130, lorsque la *Federal Highway Administration* (FHWA, Administration fédérale des autoroutes) estime que des changements à l'action proposée ou que des informations nouvelles liées à des préoccupations ou à des retombées environnementales touchant l'action proposée n'ont pas été évaluées dans le projet de déclaration d'impact environnemental (DEIS, *Draft Environmental Impact Statement*). Ce projet de déclaration d'impact environnemental supplémentaire (SDEIS, *Supplemental Draft Environmental Impact Statement*) a été préparé pour tenir compte d'informations nouvelles relatives à la solution privilégiée, la solution 9 – Phase 1 sud. S'appuyant sur l'analyse de l'actuel DEIS, le SDEIS présente de l'information nouvelle à propos de la solution privilégiée tout en se reportant au DEIS pour l'information toujours d'actualité. Le SDEIS décrit également l'historique et le contexte dans lesquels s'inscrit la solution privilégiée, la solution 9 – Phase 1 sud. Le public disposera d'une période de 45 jours pour consulter le SDEIS, étudier la solution privilégiée et faire part de ses commentaires. À la fin de cette période, la FHWA et l'administration routière du Département des transports du Maryland (MDOT-SHA, *Maryland Department of Transportation State Highway Administration*) tiendront compte des commentaires de fond sur le DEIS et le SDEIS et y répondront dans la déclaration d'impact environnemental finale (*Final Environmental Impact Statement*, FEIS).

Quel est l'objet du SDEIS?

Le SDEIS se concentre sur les informations nouvelles liées à l'étude sur la solution privilégiée pour les voies gérées de la I-495 et la I-270 (l'étude). L'étude envisage des solutions de rechange pour remédier à la congestion routière dans le cadre spécifique du champ de l'étude, inchangé depuis le DEIS : la I-495 à partir du sud du George Washington Memorial Parkway dans le comté de Fairfax, en Virginie, y compris l'amélioration de l'American Legion Bridge (ALB) sur le fleuve Potomac, à l'ouest de la MD 5, et le long de la I-270 de la I-495 jusqu'au nord de la I-370, y compris les embranchements est et ouest de la I-270, dans les comtés de Montgomery et Prince George, au Maryland. La solution privilégiée, la solution 9 – Phase 1 sud (indiquée en **bleu foncé** à la **ES-Figure 1**) comprend des améliorations dans les limites de la Phase 1 sud seulement. Aucune action ou amélioration n'est actuellement prévue sur la I-495 à l'est de l'embranchement est de la I-270 vers la MD5 (indiquée en **bleu clair** à la **ES-Figure 1**). Bien que la solution privilégiée, dans le cadre de l'étude, ne prévoie pas améliorer les autres parties de la I-495, il sera peut-être nécessaire dans l'avenir d'apporter des améliorations au reste du système des autoroutes inter-États. Elles seraient effectuées séparément et feraient l'objet d'études environnementales, d'analyses supplémentaires et d'un travail de collaboration additionnel avec le public, les parties concernées et les organismes locaux.

ES-1: Corridors d'étude des voies gérées I-495 et I-270 – solution privilégiée



Quels sont l'objet et la nécessité de l'étude?

La déclaration de l'objet et de la nécessité de l'étude est la même que celle présentée dans le **chapitre 1** du **DEIS** et celle, détaillée, figurant à l'**annexe A** du **DEIS**. Cela dit, elle est reprise ci-dessous pour la commodité du lecteur.

L'objectif de l'étude est de mettre au point une ou plusieurs solutions de gestion de la demande de transport pour remédier à la congestion, améliorer la fiabilité des trajets sur la I-495 et la I-270 dans les limites de l'étude, et renforcer la mobilité et la connectivité multimodales, actuelles et anticipées.

Les besoins de l'étude sont les suivants:

- Adapter le trafic existant et la croissance du trafic à long terme
- Améliorer la fiabilité des voyages
- Offrir des choix supplémentaires en matière de transport routier
- Accueillir la sécurité intérieure
- Améliorer la circulation des biens et des services

Outre son objet et sa nécessité, deux objectifs ont été définis pour l'étude : (1) l'utilisation d'autres méthodes de financement pour assurer la viabilité financière et (2) la responsabilité environnementale. Se reporter au **chapitre 1** et à l'**annexe A** du **DEIS** pour plus d'information sur l'objet et la nécessité de l'étude.

L'objet et la nécessité de l'étude demeurent-ils valables à la lumière de la solution privilégiée?

La sélection de la solution 9 – Phase 1 sud n'affecte pas l'objet et la nécessité de l'étude. La nécessité d'apporter des améliorations dans la zone d'étude demeure valable, indépendamment des solutions de

construction évaluées et de tout changement potentiel des limites de construction envisagées dans le cadre d'une solution privilégiée. Les besoins exprimés du projet, soit accommoder la croissance du trafic à long terme, améliorer la fiabilité des déplacements et offrir d'autres options routières, sont toujours nécessaires pour remédier aux problèmes de transport dans la région de l'étude. En outre, en raison de la pandémie, la MDOT SHA surveille les changements éventuels qui pourraient modifier les tendances de circulation et de mobilité, décrits au chapitre 3 de ce SDEIS, et rendra compte de ses constatations dans la déclaration d'impact environnemental finale.

Les commentaires du DEIS recevront-ils une réponse?

Tous les commentaires de fond sur le DEIS et le SDEIS seront examinés et la déclaration d'impact environnemental finale y répondra.

Au cours de la dernière année, la MDOT-SHA et la FHWA ont analysé plus de 3 000 commentaires reçus sur le DEIS et ont collaboré avec nos organismes partenaires et nos parties prenantes pour répondre aux commentaires les plus fréquents et adopter les mesures suivantes:

- Harmonisation de la solution privilégiée et du processus d'octroi de permis avec une réalisation des travaux par étapes qui met l'accent sur les embouteillages sérieux de l'American Legion Bridge.
- Prévenir et réduire de manière significative les effets sur les biens, les communautés, l'histoire, les ressources naturelles et des espaces verts.
- Éviter tout déménagement résidentiel ou toute relocalisation d'entreprise.
- Éviter tout impact sur le Morningstar Tabernacle No. 88 Moses Hall and Cemetery.
- Indiquer des sites de gestion des eaux pluviales, sur site et hors site, de façon à répondre aux exigences réglementaires.
- Surveiller et analyser les effets associés à la pandémie de COVID-19 sur la circulation pour comprendre leurs répercussions, s'il y a lieu, sur l'étude.
- Prendre l'engagement d'apporter des améliorations prioritaires pour les vélos, les piétons et les transports en commun afin d'augmenter le nombre d'options multimodales de déplacement dans les couloirs de l'étude.
- Inclure, dans le cadre de la solution privilégiée, des déplacements gratuits pour les véhicules à occupation multiple (VOM) comptant au moins trois (3) passagers, les autobus urbains, le covoiturage ou le covoiturage par fourgonnette et les motocyclistes, dans le but de réduire la dépendance envers les véhicules à occupant unique et proposer des options de déplacement équitables.

Ces efforts ont été possibles grâce à la coordination étroite des organismes et des parties prenantes depuis la parution du DEIS en juillet 2020:

- Constitution de groupes de travail sur les thèmes de l'économie, des transports et de la justice environnementale.
- Tenue de plus de 60 réunions individuelles de parties prenantes avec les municipalités, les organisations non gouvernementales, les élus et les communautés.
- Tenue de plus de 80 réunions avec les organismes de réglementation et de ressources pour discuter des commentaires formulés sur le DEIS, de même que des mesures d'évitement, de réduction et d'atténuation possibles.

- Tenue de plus de 60 réunions sur le terrain et dans les bureaux avec les organismes de réglementation pour discuter des effets sur les ressources naturelles, la gestion des eaux pluviales, l'augmentation du nombre de ponceaux et l'octroi de permis.

Se reporter aux **chapitres 4 et 5** du **SDEIS** pour de plus amples détails sur les mesures d'évitement, de réduction et d'atténuation et au **chapitre 7** du **SDEIS** pour plus de détails sur la coordination du public et des organismes.

Comment l'épidémie de COVID-19 a-t-elle affecté l'étude?

L'épidémie mondiale de COVID-19 a profondément bousculé la routine quotidienne des populations de la planète, affectant la façon dont les résidents et les navetteurs de la région de la capitale nationale travaillent, se déplacent et profitent de leur temps libre. Ces changements ont modifié la demande de trafic, l'usage des transports en commun et le volume de trafic sur toutes les routes du Maryland, du District de Columbia et de Virginie, dont la I-495 et la I-270. Le MDOT SHA a surveillé de près les changements de configuration de circulation tout au long de la pandémie. Se reporter à l'**annexe B** du **SDEIS** pour l'analyse sur les déplacements et le plan de suivi COVID-19. Ce plan comporte une analyse de sensibilité destinée à confirmer la nécessité du projet et à vérifier que la solution privilégiée présentera des avantages si la demande future est moins importante que prévu. Les résultats figureront dans la déclaration d'impact environnemental finale.

Les données de circulation montrent une dégringolade du volume de trafic en avril 2020, après la promulgation des ordres de confinement dans tout le Maryland. Sur la I-2070 et la I-495, le volume de trafic quotidien avait chuté de plus de 50 % par rapport à avril 2019. Avec le déploiement des vaccins au début de 2021, la baisse du nombre de cas de COVID-19 qui a suivi et la réouverture progressive des écoles et des entreprises, le volume de trafic a continué à s'améliorer. En août 2021, il était à 90 % de la normale. L'usage des transports en commun a été lent à reprendre, les services de l'administration de transport en commun du département des transports de l'État du Maryland (MDOT-MTA, *Maryland Department of Transportation Maryland Transit Administration*) connaissent toujours, en date du mois d'août 2021 et selon les chiffres affichés sur le site de surveillance du coronavirus du MDOT, une baisse d'environ 50 % par rapport aux niveaux d'avant la pandémie.

L'analyse sur les déplacements et le plan de suivi COVID-19 continueront à évaluer les tendances en transport et confirment que les augmentations de capacité, proposées dans le cadre de la solution privilégiée, seraient nécessaires et efficaces si la demande future devait changer considérablement par rapport aux prévisions antérieures à la pandémie. La MDOT SHA doit veiller à ce que les améliorations d'infrastructure de transport répondent non seulement aux besoins actuels de notre État, mais à ceux des 25 prochaines années au moins. Comme les tendances à long terme relatives aux déplacements sont loin de s'être stabilisées et que les données les plus récentes suggèrent que le trafic atteint presque les niveaux d'avant la pandémie, les prévisions du SDEIS continuent d'appliquer les modèles développés et étalonnés avant 2020 pour évaluer, dans ce document, les conditions projetées pour 2045. Cela dit, la MDOT SHA continuera d'étudier les nouvelles données au fur et à mesure qu'elles seront disponibles. L'analyse de sensibilité qui, à cause des changements à long terme en matière de télétravail, de commerce électronique et de l'usage des transports en commun, évalue plusieurs scénarios prospectifs sur la demande de trafic future, dans le cadre de l'analyse sur les déplacements et le plan de suivi COVID-19 (**annexe B** du **SDEIS**), est en cours.

Se reporter à la **section 3.1.4** du **chapitre 3** et à l'**annexe B** du **SDEIS** pour de plus amples détails sur les effets de l'épidémie de COVID-19 sur l'étude. Les résultats figureront dans la déclaration d'impact environnemental finale.

Projet de déclaration d'impact environnemental supplémentaire

Quelle est la différence entre le projet de déclaration d'impact environnemental supplémentaire et la déclaration d'impact environnemental finale?

Le présent SDEIS a été préparé pour tenir compte d'informations nouvelles relatives à la solution privilégiée, la solution 9 – Phase 1 sud. La FHWA et la MDOT SHA ont retenu la solution 9 Phase 1 sud comme solution privilégiée.

Ce SDEIS s'ajoute au DEIS publié le 10 juillet 2020. Il se limite à présenter de l'information nouvelle tout en se reportant au DEIS pour l'information toujours valable. La documentation détaillée sur les conditions existantes, les méthodologies, les effets des solutions de construction proposées par le DEIS et les mesures d'atténuation conceptuelles, s'il y a lieu, figure dans les rapports techniques annexés au DEIS (**annexes A à S**) et peut être consultée sur le site Web du programme (<https://495-270-p3.com/deis/#DEIS>).

Le SDEIS présente la solution privilégiée, les effets permanents et temporaires associés à celle-ci l'analyse de trafic. La solution privilégiée retenue, la coordination avec les organismes de ressources sur les mesures d'évitement, de réduction et d'atténuation conceptuelles s'est poursuivie. Le SDEIS précise les efforts déployés, depuis la publication du DEIS en juillet 2020 et jusqu'à l'été 2021, sur les mesures d'évitement, de réduction et d'atténuation conceptuelles. Les mesures d'atténuation et les engagements finaux figureront dans le compte rendu de décision.

Le SDEIS est mis à la disposition du public pour que les citoyens intéressés, les élus, les organismes gouvernementaux, les entreprises et d'autres parties prenantes puissent consulter et commenter la solution privilégiée sur une période de 45 jours et lors d'une audition publique virtuelle le 1^{er} novembre 2021 (consulter oplanesmd.com/SDEIS pour connaître toutes les dernières informations sur l'audition publique virtuelle).

Une fois que le SDEIS aura été mis en circulation, qu'il aura été consulté et que les commentaires reçus auront été analysés, une déclaration d'impact environnemental finale sera rédigée. Elle s'attachera à rendre compte de toute analyse et de tout raffinement additionnels des données et à répondre aux commentaires de fonds reçus à propos du DEIS et du SDEIS. Les analyses additionnelles ou finales suivantes seront présentées dans la déclaration d'impact environnemental finale:

- Évaluation finale des impacts visuels de la solution privilégiée, comportant les dessins techniques et les mesures d'atténuation finales.
- Analyse finale de la qualité de l'air de la solution privilégiée, y compris pour le monoxyde carbone, les polluants atmosphériques toxiques, les émissions de gaz à effet de serre et les effets des travaux de construction sur la qualité de l'air.
- Évaluation finale de l'article 4(f) accompagnée de l'analyse finale du moindre dommage global.
- Analyse finale de justice environnementale (EJ) tenant compte des mesures d'atténuation, comparant les effets de la solution privilégiée au sein des populations touchées par la justice environnementale à ceux d'une communauté de référence ne comportant pas de populations touchées par la justice environnementale et offrant une conclusion finale quant à l'existence d'effets disproportionnés et négatifs.
- Ensemble final des mesures d'atténuation comprenant toutes les mesures finales destinées à atténuer les effets inévitables de la solution sur toutes les ressources recensées lors de la coordination avec les organismes gouvernementaux.

- Exposé final des conclusions relatives aux zones humides et aux terres inondables présentant les mesures d'atténuation définitives adoptées pour contrer les effets de la solution sur les zones humides et les plaines inondables des biens du Service des parcs nationaux.
- Demande conjointe finale fédérale/étatique et documents à l'appui pour la modification de toute terre inondable, voie navigable, zone humide avec marée ou sans marée.

Quel est le format du SDEIS?

Le format du SDEIS reprend celui du DEIS du 10 juillet 2020 et comporte 10 chapitres.

- Le **chapitre 1** présente l'objet et la nécessité de l'étude, inchangés depuis le DEIS, mais répétés pour la commodité du lecteur. Ce chapitre est étayé par l'énoncé de l'objet et de la nécessité de l'étude (DEIS, annexe A, https://495-270-p3.com/wp-content/uploads/2020/07/DEIS_AppA_PN_web.pdf).
- Le **chapitre 2** présente la solution privilégiée et décrit d'autres éléments communs de la solution privilégiée, tels que les limites de perturbation¹, l'accès aux voies gérées, la gestion des eaux pluviales, les ponceaux, les travaux de construction et leurs effets à court terme, les éléments de transit, les réflexions autour des piétons et des bicyclettes et les péages.
- Le **chapitre 3** présente les résultats des analyses opérationnelles de la circulation effectuées pour la solution sans construction et la solution privilégiée pour 2045. Il explique également comment l'analyse de trafic tient compte des effets de la pandémie, de même que les répercussions de celle-ci sur les réseaux routiers locaux. Ce chapitre est étayé par l'aide-mémoire d'évaluation de la circulation de la solution 9 – Phase 1 sud (*Traffic Evaluation Memorandum – Alternative 9 : Phase 1 South*) de l'**annexe A** du SDEIS.
- Le **chapitre 4** décrit les effets permanents et temporaires prévus associés à la solution privilégiée. Il propose également une mise à jour, s'il y a lieu, des mesures visant à éviter, réduire et atténuer les effets environnementaux potentiels sur ces ressources. Les mesures d'atténuation finales figureront dans la déclaration d'impact environnemental finale.
- Le **chapitre 5** présente un résumé du projet d'évaluation actualisé de l'article 4(f), qui traite des possibles usages et mesures d'atténuation relatifs à l'article 4(f), associés à la solution privilégiée, sur les parcs publics, les zones de loisirs et les propriétés historiques importantes, conformément à l'article 4(f) de la loi de 1966 du ministère américain des Transports (USDOT). Ce chapitre est un complément du projet d'évaluation de l'article 4(f) (DEIS, annexe F, https://495-270-p3.com/wp-content/uploads/2020/07/DEIS_AppF_Draft-Section-4f-Eval_web.pdf).
- Le **chapitre 6** indique que le 20 janvier 2021, le décret présidentiel 13807 : *Établir la discipline et la responsabilité dans le processus d'examen environnemental et de délivrance de permis pour les projets d'infrastructure* a été révoqué par le décret présidentiel 13990 : *Protéger la santé publique et l'environnement et restaurer la science pour lutter contre la crise climatique*.
- Le **chapitre 7** présente un résumé des activités de sensibilisation du public et de coordination des organismes réalisées pour l'étude depuis la publication du DEIS de juillet 2021 jusqu'à l'été 2021.
- Le **chapitre 8** présente la liste des préparateurs du SDEIS.

¹ Les limites de perturbation désignent les limites proposées à l'intérieur desquelles se déroulent toutes les activités de construction, d'échafaudage, d'entreposage des matériaux, de nivellement, de déblaiement, de contrôle de l'érosion et des sédiments, d'aménagement paysager, de drainage, de gestion des eaux pluviales, de remplacement/construction des écrans antibruit et autres activités connexes.

- Le **chapitre 9** présente la liste de distribution des organismes, des organisations et des personnes qui ont eu accès au SDEIS pour examen et commentaires, de même que des détails sur la diffusion publique du SDEIS.
- Le **chapitre 10** recense les références du SDEIS.

Le SDEIS se concentre sur les informations nouvelles liées à la solution privilégiée. Le projet de déclaration d'impact environnemental supplémentaire et les annexes qui l'étayent sont consultables sur le site Web du programme : oplanesmd.com/SDEIS. Le SDEIS ne répétera pas l'information qui n'aura pas changé et qui figure dans le DEIS de juillet 2020, mais le DEIS et les analyses techniques qui l'étayent peuvent être consultés et utilisés à des fins de référence à : <https://495-270-p3.com/deis/>.

Comment faire part de ses commentaires sur le SDEIS?

La FHWA et le MDOT SHA invitent les élus intéressés, les gouvernements des États et les collectivités locales, les autres agences fédérales, les gouvernements tribaux d'Autochtones d'Amérique, les organisations et les membres du public à faire part de leurs commentaires sur le SDEIS. Le SDEIS pour l'étude et les rapports techniques peut être consulté sur le site Web du projet : oplanesmd.com/SDEIS et téléchargé.

La période de consultation publique débute le 1^{er} octobre 2021 et se poursuivra jusqu'au 15 novembre 2021. La même importance sera accordée aux commentaires écrits et oraux. La MDOT SHA et la FHWA étudieront tous les commentaires formulés et tiendront compte et répondront aux commentaires de fond reçus ou postés avant cette date dans la préparation de la déclaration d'impact environnemental finale. Les commentaires reçus ou postés après cette date seront examinés et pris en compte dans la mesure du possible. Une audition publique virtuelle aura lieu le 1^{er} novembre 2021. Consulter le site oplanesmd.com/SDEIS pour obtenir les dernières informations sur les dates et les lieux des auditions publiques.

Les commentaires sur la SDEIS peuvent être formulés par:

- Témoignage oral lors de l'audition publique virtuelle, le 1^{er} novembre 2021.
- Le formulaire de commentaires du SDEIS est disponible sur oplanesmd.com/SDEIS
- Email à MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov
- Lettres à Jeff Folden, directeur adjoint du programme I-495 & I-270 P3, Bureau I-495 & I-270 P3, 707 North Calvert Street, Mail Stop P-601, Baltimore MD 21202
- Téléphone au 855-432-1483 en laissant un message vocal limité à trois minutes

Alternatives

Quelle est la solution privilégiée?

En se basant sur les résultats des analyses de circulation, d'ingénierie, financières et environnementales, de même que sur les commentaires du public, la MDOT SHA a annoncé, en janvier 2021, qu'elle privilégiait la solution 9. Après plusieurs mois de coordination suivie avec les agences et les parties prenantes et la prise en compte de leurs avis au sujet de la solution 9 comme solution privilégiée recommandée, la MDOT SHA a décidé, par souci de cohérence, d'aligner l'étude, qui ne se concentrait que sur la Phase 1 sud, sur l'approche par étapes précédemment établie pour la réalisation des travaux et l'octroi des permis. À la suite de quoi, la FHWA et la MDOT SHA ont retenu une nouvelle solution privilégiée recommandée: la solution 9 – Phase 1 sud. La solution 9 – Phase 1 sud comporte les mêmes travaux d'amélioration proposés

dans le cadre de la solution 9, mais uniquement circonscrits aux limites de la Phase 1 sud (**Figure ES-1**). Cette solution privilégiée a été retenue après une coordination des organismes de ressources, du public et des parties prenantes réalisée pour répondre directement aux commentaires émis sur le DEIS et aligner l'approbation du processus de la NEPA sur l'approche planifiée par étapes de la réalisation des travaux et de l'octroi de permis. La FHWA et les agences coopérantes² ont convenu, en juin 2021, que la solution 9 – Phase 1 sud était la solution privilégiée.

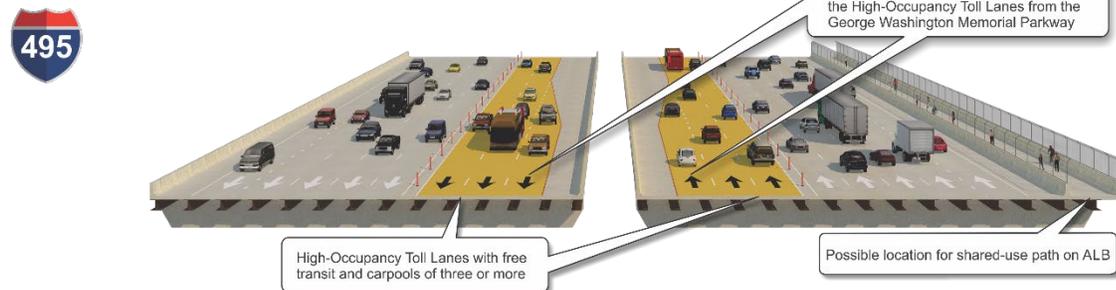
Cette solution privilégiée comprend un réseau géré à deux voies à péage pour véhicules à haut taux d'occupation (HOT) sur la I-495 et la I-270 uniquement dans les limites de la Phase 1 sud (**Figure ES-2**). Sur la I-495, la solution privilégiée consiste à ajouter deux nouvelles voies gérées à péage pour véhicules à haut taux d'occupation dans chacune des directions, du pont George Washington Memorial Parkway à l'est de la MD 187. Sur la I-270, la solution privilégiée consiste à convertir la voie réservée aux véhicules à haut taux d'occupation élevée dans chacune des directions en une voie gérée à péage réservée aux véhicules à haut taux d'occupation et à en ajouter une autre dans chaque direction sur la I-270, de la I-495 jusqu'au nord de la I-370, et sur les embranchements est et ouest de la I-270. Pour l'instant, aucune action ou amélioration n'est prévue sur la I-495 à l'est de l'embranchement est de la I-270 vers la MD5. Dans le cadre des améliorations proposées, les voies de collecte et de distribution, le long de la I-270, de MontRose Road à la I-370, seraient supprimées. Les voies gérées seraient séparées des voies à usage générales au moyen de cônes de signalisation placés dans une zone tampon de quatre pieds (1,22 m). Les autobus urbains et les VOM 3+ seraient autorisés à circuler gratuitement sur les voies gérées.

² La NCPC (*National Capital Planning Commission*, Commission de planification de la capitale nationale) et la M-NCPPC (*Maryland-National Capital Park and Planning Commission*, Commission de planification et de parc de la capitale nationale-Maryland), n'ont pas souscrit à la solution privilégiée.

Figure ES-1: Alternative 9 – Sections types de la Phase 1 sud (voies gérées par HOT indiquées en jaune)
 I-495 from the George Washington Memorial Parkway to east of MD 187



I-495: American Legion Bridge (Looking north towards Maryland)



I-495 east of MD 187 to west of MD 5 - NO ACTION AT THIS TIME



I-270 from I-495 to I-370



Quelles sont les composantes du transport en commun incluses dans la solution privilégiée?

Bien qu'il ait été jugé que les solutions de transport en commun autonomes ne répondaient pas à l'objet et à la nécessité de l'étude, la solution privilégiée comprend des éléments de transport public correspondant à l'objet du projet, soit l'amélioration de la mobilité et de la connectivité multimodales, actuelles et anticipées. (Se reporter à la **section 2.3.7** du **Chapitre 2** pour de plus amples détails sur les éléments de transport en commun de la solution privilégiée.) Pour tenir compte de cet aspect essentiel et répondre aux commentaires reçus jusqu'à présent du public et des organismes, la MDOT-SHA a envisagé certains scénarios pour améliorer la mobilité et la connectivité du transport en commun dans le cadre de la solution privilégiée:

- Permettre aux autobus de transport public l'usage gratuit des voies à péage gérées réservées aux véhicules à haut taux d'occupation afin d'augmenter la rapidité des déplacements, garantir des déplacements fiables et rejoindre les services ou systèmes d'autobus locaux sur les artères directement reliées aux centres d'activité et aux centres économiques urbains et de banlieue.
- Permettre des correspondances directes et indirectes à partir des voies à péage gérées réservées aux véhicules à taux d'occupation élevée jusqu'aux stations de transport en commun existantes et aux projets de développement orientés vers le transport en commun, au Shady Grove Metro (I- 370), au Twinbrook Metro (Wootton Parkway), au Montgomery Mall Transit Center (Westlake Terrace) et au Medical Center Metro (MD 187).

- La solution privilégiée comporte des engagements relatifs à l'amélioration du transport public régional, lesquels visent à renforcer le transport en commun existant et planifié et à promouvoir de nouvelles solutions pour le transport public régional.
 - Construction de nouvelles zones d'arrêt d'autobus à la station de Métrorail WMATA Shady Grove
 - Capacité de stationnement augmenté au parc-relais du centre d'achats de Westfield Montgomery

Le groupe de travail sur les transports en commun et l'étude conjointe I-495/American Legion Bridge Transit/Transportation Demand Management (TDM, gestion de la demande en transport) du *Virginia Department of Trail and Public Transit* (Département des transports ferroviaires et publics de l'État de Virginie) et du *Maryland Department of Transportation Maryland Transit Administration* ont également tenu compte des éléments de transport public. Chacune de ces initiatives a donné lieu à un rapport.

Le *rapport sur la coordination des services de transport en commun* réalisé en collaboration avec le groupe de travail sur le transport public a été mis à la disposition du public en juin 2020 sur le site du Programme P3 (<https://495-270-p3.com/transit-benefits/>) pour informer les comtés et les fournisseurs de services de transport publics concernés des possibilités intéressantes que les voies gérées de transport en commun offrent. Celles-ci permettent, par exemple, d'établir des stratégies visant à tirer pleinement parti des avantages de la fiabilité et de la vitesse; de servir de fondement à l'évaluation et à la priorisation des besoins futurs en matière d'exploitation et d'immobilisations dans la zone de service; et de lancer des discussions sur les moyens d'intégrer les services de transport en commun régionaux au programme P3.

Le rapport final et le plan I-495/ALB Transit/TDM ont été terminés en mars 2021 et publiés en ligne http://www.drpt.virginia.gov/media/3375/i495_alb_transittdm_study_finalreport_030521_combined.pdf. Il comporte une série de formules d'investissement possibles pour fournir de nouveaux choix de mobilité pour les déplacements entre deux États. Chaque formule combinait des éléments de service de transport en commun, des améliorations technologiques, des programmes d'aide aux usagers et des besoins en places de stationnement. Elles proposaient des options pour faire traverser l'American Legion Bridge (ALB) à plus de personnes dans moins de véhicules.

Quels autres engagements ont été pris à l'égard du transport en commun dans le cadre de l'accord P3?

Le 11 août 2021, conformément à la loi de l'État du Maryland, Le MDOT et la MDTA ont demandé au Conseil des travaux publics d'octroyer l'accord P3 pour la Phase 1 au proposant sélectionné pour les travaux de développement préliminaires liés à la Phase 1 sud du programme P3. Dans le cadre de sa proposition, le promoteur de phase s'est engagé à injecter un montant estimatif de 300 millions de dollars dans les services de transport en commun dans le comté de Montgomery, au cours du mandat d'exploitation de la Phase 1.

Pour stimuler davantage les services de transport public, le MDOT s'est engagé, à la clôture financière de la section P3 de l'accord pour la Phase 1 sud, à débloquer pas moins de 60 millions de dollars destinés, d'une part, à la conception et à l'octroi de permis d'investissements en transport hautement prioritaires dans le comté de Montgomery, tel que la Phase 1 de la voie rapide de transport en commun des villes du corridor, un service d'autobus express pour le corridor de la MD 355 ou d'autres projets à priorité élevée et, d'autre part, à la construction et à l'équipement d'installations pour l'exploitation et l'entretien des autobus de Metropolitan Grove.

Le remplacement de l'American Legion Bridge fait-il partie de l'étude sur les voies gérées?

Oui, la solution privilégiée comprend le remplacement total de l'American Legion Bridge par un nouveau pont, plus large (sans élargir le pont actuel) pour permettre deux voies de péage réservées aux véhicules à haut taux d'occupation dans chaque direction. Le pont actuel a près de 60 ans et devra être remplacé au cours des dix prochaines, indépendamment de l'étude. La construction du nouveau pont s'effectuerait par étapes afin de toujours conserver le même nombre de voies durant les travaux. Le nouveau pont s'érigerait au même endroit que le pont actuel.

L'American Lion Bridge reconstruit comportera une voie cyclopiétonne pour relier la Virginie au Maryland. Se reporter à la **section 2.3.8** du **chapitre 2** du **SDEIS** pour les options de voies à usage partagé envisagées.

La solution privilégiée tient-elle compte de la gestion des eaux pluviales?

Oui, une analyse préliminaire et conceptuelle de la gestion des eaux pluviales a été préparée pour la solution privilégiée et a servi à fixer la limite de perturbation. (Se reporter à la **section 2.3.8** du **chapitre 2** du présent document pour de plus amples détails.) En vertu de la loi de 2007 de l'État du Maryland sur la gestion des eaux pluviales, le MDOT SHA garantit le respect des exigences relatives à la quantité et la qualité de l'eau de la gestion des eaux pluviales, veille à ce que celles-ci soient traitées et améliore les conditions actuelles, comme le prescrit le SWM Act.

Dans le cas de la solution privilégiée, l'exigence relative à la gestion de la quantité d'eau sera satisfaite pour chacun des segments de drainage, à l'exclusion de celui de l'American Legion Bridge. En se basant sur les pratiques courantes, une exemption sur la quantité pourrait être octroyée pour l'ALB en raison des déversements directs dans le fleuve Potomac, une voie navigable majeure.

En ce qui a trait aux exigences en matière de qualité de l'eau, la solution privilégiée satisfera, dans toute la mesure du possible, aux critères de conception environnementale du site sur le site. Cependant, en raison de la quantité de surface imperméable nécessitant un traitement et des contraintes du site, le montant total exigé pour la qualité de l'eau n'a pu être atteint dans tous les segments de drainage. Le déficit des segments de drainage pour lesquels les critères de qualité de l'eau n'ont pu être satisfaits sur le site sera comblé à l'aide de solutions compensatoires de gestion des eaux pluviales dans le même bassin versant, défini à la section 5.5 des *Sediment and Stormwater Guidelines and Procedures* (SSGP, procédures et directives relatives aux sédiments et aux eaux pluviales) de la MDOT SHA. À partir des résultats d'une analyse hors site sur les solutions compensatoires de gestion des eaux pluviales, de nombreux sites potentiels d'eau de qualité ont été répertoriés, lesquels répondent aux besoins de traitement de la surface imperméable, que la solution privilégiée exige, voire les dépasse. (Se reporter à la **section 2.3.2** du **chapitre 2** et à l'**annexe C** du **SDEIS** pour de plus amples détails sur les solutions compensatoires de gestion des eaux pluviales.)

Qu'en est-il des améliorations étudiées pour la I-495, à l'est de l'embranchement est de I-270 vers la MD5?

Bien que la solution privilégiée, dans le cadre de l'étude, ne prévoie pas améliorer les autres parties de la I-495, il sera peut-être nécessaire dans l'avenir d'apporter des améliorations au reste du système des autoroutes inter-États. De telles améliorations seraient effectuées séparément et feraient l'objet d'études environnementales, d'analyses supplémentaires et d'un travail de collaboration additionnel avec le public, les parties concernées et les organismes locaux.

Péage

Pourquoi les nouvelles voies doivent-elles être à péage et pourquoi l'État a-t-il besoin de recourir à un promoteur pour les construire?

L'État du Maryland ne dispose pas des fonds nécessaires pour effectuer des travaux d'amélioration de cette ampleur, dont le coût estimé, pour la Phase 1 sud, s'élève entre 3 et 3,5 milliards de dollars. En outre, même avec les péages pour rembourser les prêts, l'État n'a pas la capacité de déposer des garanties suffisantes pour contracter des prêts afin de couvrir les travaux d'amélioration. L'État a donc, à la conclusion d'un processus concurrentiel, sélectionné un promoteur et a conclu un accord de PPP en vertu duquel le promoteur concevra, construira, financera, exploitera et entretiendra les voies gérées pendant une certaine période, en utilisant les recettes du péage. La MDOT SHA demeure propriétaire de toutes les voies de la I-495 et de la I-270 et veille à ce que l'autoroute remplisse la fonction de transport pour laquelle elle a été prévue.

Comment les tarifs de péage seront-ils établis?

Le processus d'établissement de la fourchette des tarifs de péage est piloté par la MDTA (*Maryland Transportation Authority*, Autorité des transports du Maryland), le seul organe de l'État ayant le pouvoir d'établir, de réviser et de fixer les tarifs de péage en vertu de l'Annotated Code of Maryland (Code annoté du Maryland), article sur les transports, §4-312 et du COMAR du Département des transports, Titre 11, sous-titre 07 MDTA, chapitre 5, *Public Notice of Toll Schedule Revisions* (Avis public concernant les modifications apportées à la grille tarifaire) (11.07.05). Elle est chargée de fixer les fourchettes de tarifs de péage et de mener les opérations de perception des péages dans les limites de la Phase 1 sud.

Le processus d'établissement des fourchettes de tarifs de péage s'articule sur une proposition du personnel de la MDTA visant à établir des tarifs minimums, des tarifs maximums, des tarifs intermédiaires entre les fourchettes de tarifs minimums et maximums et des réductions de péage pour certains types de véhicules.

La procédure pour la tenue d'auditions publiques et l'enregistrement des commentaires du public est précisée à l'article sur les transports, §4-312, de l'Annotated Code of Maryland. La proposition initiale a été présentée au conseil d'administration de la MDTA le 20 mai 2021. Conformément à la procédure, le conseil a voté pour que la proposition de péage fasse l'objet d'auditions publiques et d'une période de consultation publique, garantissant ainsi que le public participe au processus d'établissement des fourchettes de tarifs de péage et se conformant à la loi de l'État en offrant au public la possibilité de consulter et commenter la proposition.

Des auditions publiques se sont déroulées le 12 et le 14 juin 2021 et tous les documents s'y rapportant, dont l'information et les études utilisées dans cette analyse étayant la proposition de fourchettes de tarifs de péage, ont été publiés sur le site de la MDTA et peuvent être toujours consultés à <https://mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting>. La période de consultation s'est déroulée du 20 mai au 12 août 2021. À la réunion du conseil d'administration de la MDTA du 26 août 2021, le personnel du MDTA a présenté un résumé et une analyse des commentaires reçus lors des auditions publiques. Il a également répondu aux questions des membres du conseil. Un résumé des commentaires reçus et l'analyse de ceux-ci peuvent être consultés sur la page Web de la MDTA à mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting/PublicParticipation.

Après avoir tenu compte des commentaires du public, le personnel de la MDTA a présenté la version finale de sa proposition de fourchettes de tarifs de péage au conseil d'administration de la MDTA le 30 septembre 2021. Ces fourchettes de tarifs de péage sont recommandées par le conseil

d'administration et peuvent être consultées sur le site de la MDTA à mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting.

Quels seraient les tarifs de péage?

Plutôt que de ne s'intéresser qu'aux revenus, la solution privilégiée sera conçue de manière à maintenir la vitesse à au moins 45 miles à l'heure (70 km/h) dans les voies à péage réservées aux véhicules à haut taux d'occupation. Le but de ces voies est de préserver la libre circulation et d'utiliser des facteurs de fixation des prix pour influencer le courant de circulation. Par conséquent la fourchette des tarifs de péage sera établie de façon à garantir que ces voies fonctionnent dans le cadre de mesures opérationnelles fixes en appliquant les principes économiques de l'offre et de la demande pour influencer l'usage des voies à péage réservées aux véhicules à haut taux d'occupation. Il incombera au promoteur de la section de la Phase 1 d'établir les tarifs de péage selon les fourchettes de tarifs établies, si celles-ci sont approuvées à la fin du processus d'établissement des fourchettes de tarifs de péage.

Les fourchettes de tarifs de péage proposées dans les limites de la solution privilégiée – Phase 1 sud peuvent être consultées sur le site de la MDTE à <http://mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting/TollRateRangeSettingProcessandProposal>. Elles comportent des tarifs minimums, des tarifs intermédiaires et des tarifs maximums pour les voies à péage réservées aux véhicules à haut taux d'occupation. Ces tarifs tiendront compte des facteurs d'indexation annuels de façon à ce que les fourchettes de tarifs de péage couvrent la pleine durée des accords du programme P3 (qui devrait être de 50 ans). Les tarifs de péage seront dynamiques, c'est-à-dire qu'ils pourront changer toutes les cinq minutes en fonction du volume ou de la vitesse de la circulation dans les voies à péage réservées aux véhicules à haut taux d'occupation pour offrir aux clients qui les choisissent et acquittent un droit de péage, un déplacement plus rapide et fiable. Les tarifs de péage effectifs changeront en fonction de la circulation en temps réel dans chacun des segments.

Transport et circulation

Laquelle des analyses de circulation a été actualisée pour le SDEIS?

L'année de projection de l'analyse de trafic a été actualisée, de 2040 à 2045 pour la solution sans construction et la solution privilégiée, à l'aide des prévisions du volume de trafic d'une version mise à jour, la version 2.3.75) du modèle prévisionnel régional du MWCOG (*Metropolitan Washington Council of Governments*, Conseil métropolitain de Washington des gouvernements). Le DEIS s'était servi d'une version antérieure du modèle du MWCOG, la version 2.3.71, qui était, au moment de l'étude, la plus récente et la seule qui projetait la demande de trafic pour 2040.

En vue des futures conditions de circulation, la solution privilégiée a été évaluée et comparée à la condition sans construction à l'aide des prévisions mises à jour pour 2045 de plusieurs indicateurs opérationnels clés : vitesse, retard, niveau de service, débit et effets sur le réseau local. Ces indicateurs sont les mêmes que ceux utilisés dans le DEIS pour l'évaluation et la comparaison des solutions. Se reporter au **chapitre 3** du présent **SDEIS** et à l'**annexe A** du **SDEIS** pour de plus amples détails.

Le **chapitre 3** du **SDEIS** explique également comment la MDOT SHA prend en compte les effets de la pandémie de COVID-19 sur la demande et les prévisions de trafic. Se reporter à la **section 2.3.7** du **chapitre 3** et à l'**annexe B** du **SDEIS** pour de plus amples détails.

Quels sont les résultats des analyses opérationnelles des données de circulation?

Les résultats de l'évaluation opérationnelle des données de circulation pour l'année 2045 pour la solution sans construction et la solution privilégiée sont résumés ci-dessous et présentés au **chapitre 3** du présent **SDEIS** et à l'**annexe A** du **SDEIS**.

La solution sans construction ne résoudrait aucun des problèmes opérationnels rencontrés dans les conditions actuelles. Elle ne pourrait pas faire face à une croissance du trafic à long terme, ce qui se traduirait par des vitesses de déplacement lentes, des retards importants, de longs temps de parcours et un réseau peu fiable. Par rapport aux résultats de la solution sans construction 2040 présentés dans le DEIS, les résultats de la solution sans construction 2045 révèlent des délais et des temps de déplacement plus longs sur la I-495 et la I-270 en raison d'une croissance additionnelle anticipée de la circulation entre 2040 et 2045. Cette croissance de la circulation est attendue malgré les projets de transport en commun supplémentaires inclus dans les prévisions pour 2045 qui contribuent à réduire légèrement les retards prévus sur le réseau routier local environnant.

La **solution privilégiée** devrait offrir des avantages opérationnels tangibles au système, même si elle ne comporte aucune action ou amélioration pour éviter ou réduire les effets environnementaux dans une grande partie de la zone d'étude. Cette solution augmenterait considérablement le débit de circulation sur l'American Legion Bridge et sur la section sud de la I-270 tout en réduisant les encombrements. Elle augmenterait également la vitesse, améliorerait la fiabilité et réduirait les temps de déplacement et les retards le long de la plus grande partie de la I-495, de la I-270 et du réseau routier environnant par rapport à la solution sans construction. Bien que la solution privilégiée n'améliore pas autant les opérations de circulation que les solutions de construction, lesquelles comprenaient l'ensemble des limites de l'étude de 48 miles (77 km) évaluées dans le DEIS (telles les solutions 9 et 10), elle a été retenue en partie à cause des avis du public et des parties prenantes, lesquels ont indiqué une forte préférence pour l'élimination des effets sur les biens et l'environnement de la partie supérieure et du côté est de I-495. En 2045, l'année de conception, des embouteillages auraient lieu durant les heures de pointe de l'après-midi sur la I-270 en direction nord et sur la boucle intérieure de la I-495 en raison des goulots d'étranglement en aval, à l'extérieur des limites de la solution privilégiée.

La déclaration d'impact environnemental finale et l'autorisation des points d'accès sur les autoroutes inter-États, une autorisation de la FHWA destinée à assurer la sécurité, l'exploitation et l'acceptabilité technique du réseau des autoroutes inter-États, comporteront une évaluation plus poussée de la ligne principale et des répercussions opérationnelles localisées de la solution privilégiée. Les possibilités d'améliorer la sécurité et l'exploitation seront évaluées dans le cadre de la solution retenue après les conclusions du processus de la NEPA (*National Environment Policy Act*, loi nationale sur la politique de l'environnement) et lors de la conception finale.

Dans l'ensemble, la solution privilégiée offre des avantages opérationnels tangibles nettement plus intéressants que ceux de la solution sans construction.

Ressources environnementales, conséquences et mesures d'atténuation

Quels sont les effets de la solution privilégiée sur les ressources environnementales?

Les conséquences environnementales décrites au **chapitre 4** sont celles de la solution privilégiée. Depuis le DEIS, la conception de la solution privilégiée a progressé. Les effets permanents ou à long terme et ceux

temporaires ou à court terme liés aux travaux de construction sont quantifiés et présentés dans le SDEIS. Le **tableau ES-1** résumé des effets environnementaux de la solution privilégiée est présenté au.

Tableau ES-1 : Résumé des effets quantifiables de la solution privilégiée

Ressource	Permanents ¹	Temporaires ¹	Total ¹
Effets potentiels totaux sur les parcs (acres)	21,0	15,1	36,1
Total des droits de passages ² requis (acres)	97,2	18,7	115,9
Nombre de biens directement touchés (chiffre)	-	-	501
Nombre de déménagements résidentiels (chiffre)	-	-	0
Nombre de délocalisations d'entreprises (chiffre)	-	-	0
Nombre de propriétés historiques avec des effets négatifs ³ (chiffre)	-	-	11
Zones sensibles au bruit affectées (chiffre)	-	-	49
Sites de produits dangereux préoccupants (chiffre)	-	-	255
Zones humides d'intérêt particulier pour l'État (acres)	0	0	0
Zones humides ⁴ (acres)	3,7	0,6	4,3
Zone humide tampon de 25 pieds (7,6 m) ⁴ (acres)	6,5	0,6	7,1
Voies navigables ⁴ (pieds carrés)	673 757	343 945	1 017 702
Voies navigables ⁴ (pieds linéaires)	43 852	2 701	46 553
Bassins versants de niveau II (acres)	0	0	0
Zone de crue centennale (acres)	33,7	15,1	48,8
Canopée forestière (acres)	479,6	20,3 ⁵	500,1
Habitat d'espèces rares, menacées et en voie de disparition (acres)	33,4	23,0	56,4
Zone d'examen des projets sur les espèces sensibles (acres)	24,5	20,0	44,5
Zones uniques et sensibles (acres)	139,2	29,4	168,5

Remarques : Les effets figurant dans ce tableau concernent les améliorations apportées à la ligne principale de la solution privilégiée. Tous les effets associés aux solutions compensatoires de la gestion des eaux pluviales sont préliminaires et présentés à l'annexe C du SDEIS.

¹ Toutes les valeurs sont arrondies au dixième.

² Le droit de passage est basé sur une recherche dans les registres de l'État et complété par le droit de passage du comté, si nécessaire.

³ Se reporter à la section 4.7 du chapitre 4 pour de plus amples détails sur les effets sur les propriétés historiques.

⁴ Se reporter à la section 4.12 du tableau 4.25 plus de plus amples détails sur les effets sur les zones humides et les voies navigables.

⁵ Les effets temporaires sur la canopée forestière désignent des forêts déboisées dans des zones qui ne seront pas acquises ou modifiées de façon permanente par les travaux de construction routière. Ces forêts seront reboisées. Cela évitera ou réduira les effets et le reboisement du corridor sera maximisé, comme l'indiquent les plans de conception finaux.

Texte en bleu = modifié pour correspondre au tableau 4-1, page 4-3 (2021/11/10)

Quelles sont les mesures de prévention et de minimisation des effets sur les ressources environnementales qui ont été envisagées?

Depuis la publication du DEIS, dans le cadre d'un vaste effort de coordination avec les organismes de ressources et de réglementation, le développement de mesures d'évitement et de réduction pour les propriétés historiques, les espaces verts, les zones humides, les zones humides tampons, les forêts et la zone de crue centennale de l'Agence fédérale des situations d'urgence FEMA) a progressé. La solution privilégiée, dont les travaux d'amélioration se situent uniquement à l'intérieur des limites de la Phase 1 sud, préserve plus de 100 acres d'espaces verts et des centaines de caractéristiques des zones humides et des cours d'eau. À ce stade préliminaire de l'étude, les effets associés à la solution privilégiée ont été, autant que possible, évités et réduits, et ce, dans tous les domaines. Par ailleurs, des techniques d'évitement et de réduction ont été spécifiquement affinées pour certaines zones de ressources sensibles ou de valeur récréative tels les parcs du NPS (National Park Service, Service des parcs nationaux) autour de l'American Legion Bridge. Se reporter aux **chapitres 2, 4 et 5** du présent document pour plus de détails. Les efforts déployés pour réduire ou atténuer les effets se poursuivront dans le cadre de la collaboration

entretenu avec les organismes de ressources et de réglementation concernés. La déclaration d'impact environnemental finale précisera les mesures définitives d'évitement, de réduction et d'atténuation.

Quelles sont les mesures de réduction, intégrées à la limite de perturbation de la solution privilégiée, adoptées pour la Morningstar Tabernacle No. 88 Moses Hall and Cemetery Property?

En réponse aux commentaires du public, des organismes et des parties prenantes à la publication du DEIS, la MDOT SHA a précisé la limite de perturbation pour la Morningstar Tabernacle No. 88 Moses Hall and Cemetery property. À la fin de l'hiver 2021, les effets sur le Morningstar Cemetery sont passés de 0,3 acres (13,068 pieds carrés ou 1 214,057 m²), comme l'indiquait le DEIS pour la solution 9, à une zone temporaire d'environ 14 pieds carrés (1,30 m²) nécessaire à l'érection d'un écran antibruit à proximité de la propriété. Cette mesure a permis d'éviter de perturber le sol dans le périmètre du cimetière. La mesure de réduction répondait aux commentaires du public et des organismes et a abouti à des modifications apportées à la conception du projet, notamment à la configuration de la bretelle de l'échangeur de la voie-promenade Cabin John Parkway, destinées à réduire les effets sur le cimetière. À l'été 2021, des recherches supplémentaires ont été effectuées pour détecter et cartographier les tombes marquées et les tombes anonymes à l'intérieur et à proximité du Morningstar Cemetery. À la suite des résultats de ces recherches, de nouvelles modifications ont été effectuées et la propriété du cimetière sera maintenant complètement évitée.

Quelles sont les mesures de réduction, intégrées à la limite de perturbation de la solution privilégiée, adoptées pour les parcs et leurs ressources autour de l'American Legion Bridge?

Les efforts d'évitement et de réduction les plus importants, depuis l'évaluation du projet de l'article 4(f) et le DEIS, ont porté sur l'American Legion Bridge. La MDOT SHA et le NPS se sont rencontrés le 8 décembre 2020 pour discuter de la limite de perturbation de l'American Legion Bridge qui avait été présentée dans le DEIS. Le NPS a demandé que le MDOT SHA réévalue la limite de perturbation afin de limiter les effets, à proximité du pont, sur le territoire du NPS et ses ressources naturelles. La MDOT SHA a formé une « équipe de choc ALB » constituée d'experts locaux et nationaux en conception de ponts, en ressources naturelles et en ressources culturelles, chargée de :

Développer et évaluer des solutions de rechange pour le remplacement de l'ALB, dans le but d'éviter, dans toute la mesure du possible, des effets et de réduire les impacts sur l'ensemble de la superficie des unités du C&O Canal National Historic Park et de la route panoramique George Washington Memorial Parkway relevant du NPS.

L'équipe de choc de l'ALB a envisagé des approches de construction afin de déterminer si l'une d'entre elles pouvait davantage réduire la limite de perturbation. Elle a donc réalisé une étude détaillée sur trois m de construction : « top-down » à voussoirs, « top-down » à haubans et par poussage. En outre, après une analyse terrain et un examen de l'information facilement accessible, la MDOT SHA et l'équipe de choc de l'ALB ont estimé que l'accès au site au niveau du fleuve pourrait être consolidé du côté nord du fleuve, le long de la voie-promenade Clara Barton Parkway, éliminant ainsi l'accès au chantier autour du pont à partir des trois autres quadrants et réduisant significativement les effets sur les espaces du NPS. Cela signifie la construction d'une entrée temporaire sur la route d'accès au chantier près de la voie-promenade Clara Barton Parkway dans le quadrant nord-ouest et l'installation d'un pont temporaire enjambant le C&O Canal, de même qu'une route de transport temporaire parallèle au chemin de halage du C&O Canal. Ces efforts se sont traduits par une réduction des effets de 7,8 acres sur la voie-promenade George Washington Memorial Parkway et de 5,3 acres sur le parc historique national Chesapeake & Ohio.

Se reporter à la **section 4.12.4** du **chapitre 4** pour de plus amples détails sur les travaux de l'équipe de choc ALB.

Quelles sont les mesures d'atténuation envisagées pour les effets environnementaux inévitables?

Le travail sur les mesures d'atténuation conceptuelles concernant les effets inévitables de la solution privilégiée sur les ressources environnementales avance depuis le DEIS. Le **chapitre 4** présente les mesures d'atténuation conceptuelles par ressource, détaillées plus avant dans le plan de mesures d'atténuation conceptuelles (**annexe Q** du **DEIS**) : zones humides; forêts; espèces rares, menacées et en danger; parcs; ressources culturelles; bruit; air; propriétés; matières dangereuses; topographie, géologie, sols; eaux souterraines; justice environnementale; esthétique visuelle; biote aquatique et zones uniques et sensibles. Au fur et à mesure de l'étude et des commentaires du public, des parties prenantes et des organismes sur le présent SDEIS, d'autres mesures d'atténuation seront mises au point. La déclaration d'impact environnemental finale précisera les mesures d'atténuation finales.

Qu'est-ce que le projet d'évaluation actualisé de l'article 4(f)?

L'article 4(f) modifié (49 U.S.C. 303(c)) de l'USDOT Act de 1966 stipule que l'USDOT, dont relève la FHWA, ne peut pas approuver l'utilisation de terrains provenant d'un parc public, d'une zone de loisirs, d'un refuge pour la faune ou la sauvagine ou d'un site historique public ou privé, sauf si les conditions suivantes s'appliquent:

- La FHWA détermine qu'il n'existe pas d'alternative réalisable et prudente à l'usage du terrain de la propriété, et l'action dispose d'un plan aussi détaillé que possible pour réduire les dommages à la propriété résultant d'un tel usage (23 CFR §774.3(a)(1) et (2)); ou
- La FHWA détermine que l'usage des biens relatifs à l'article 4(f), y compris toute mesure visant à réduire les dommages commis par le demandeur, aura un effet négligeable sur le bien (23 CFR §774.3(b)).

Depuis la publication du projet d'évaluation de l'article 4(f) et du DEIS en juillet 2020, la solution retenue est la solution 9 – Phase 1 sud, laquelle comporte les mêmes travaux d'amélioration proposés dans le cadre de la solution 9 dans le DEIS et l'évaluation du projet d'évaluation de l'article 4(f), mais uniquement circonscrits aux limites de la Phase 1 sud. Aucune action ou amélioration ne seraient entreprises dans les limites de l'étude à l'extérieur de la Phase 1. Cette décision sur la solution privilégiée préconisait une coordination suivie avec les organismes et les parties prenantes, notamment avec les autorités ayant compétence sur les biens relatifs à l'article 4(f) La solution privilégiée répond aux commentaires reçus demandant d'adopter des mesures d'évitement pour les ressources de l'article 4(f) et cadre l'étude de façon à ce qu'elle corresponde à l'approche par étapes, préalablement établie, de la réalisation des travaux et de l'octroi des permis.

Le **chapitre 5** du présent SDEIS comprend la mise à jour du projet d'évaluation actualisé de l'article 4(f) afin d'offrir de l'information sur la solution privilégiée. L'information contenue dans la mise à jour du projet d'évaluation actualisé de l'article 4(f) alimentera la réflexion de la FHWA sur l'usage que la solution privilégiée fera des biens relatifs à l'article 4(f). Ce chapitre du SDEIS donne des renseignements additionnels et mis à jour sur le projet d'évaluation de l'article 4(f), lequel figurait à l'**annexe F** du **DEIS**. Cette information nouvelle ne remplace pas le projet d'évaluation de l'article 4(f); elle n'en fournit qu'une analyse complémentaire. L'évaluation de l'article 4(f) et ce complément suivent les règlements établis de l'USDOT définis dans les documents suivants : 23 CFR 774, le document d'orientation de 2012 de la FHWA sur l'article 4(f), et 23 U.S.C. 138 and 39 U.S.C. 303.

Quels sont les effets de l'article 4(f)?

Un usage de (ou un effet sur) un bien relatif à l'article 4(f) se produit:

- i. lorsqu'un terrain est **incorporé de façon permanente** dans une installation de transport;
- ii. lorsqu'une **occupation temporaire** des sols est défavorable au regard de l'objet de préservation de la loi, selon la définition qu'en donne le critère 23 CFR §774.13(d); ou
- iii. lorsqu'il y a **usage constructif** d'un bien relatif à l'article 4(f), selon la définition qu'en donne le critère 23 CFR §774.15.

La solution privilégiée éviterait de faire usage de 38 biens relatifs à l'article 4(f) totalisant environ 105 acres associés aux solutions de construction du DEIS. La solution privilégiée nécessiterait l'usage d'un total de 39,1 acres de 21 biens relatifs à l'article 4(f) (temporaire et permanent), comparativement aux 146,8 acres de la solution de construction 9 du DEIS..

Se reporter à la **section 5.2** du **chapitre 5** et à l'**annexe F** du **DEIS** pour plus de détails. Les mesures d'atténuation conceptuelles des effets de l'article 4(f) sont définies, mais la coordination avec les autorités ayant compétence sur les biens relatifs à l'article 4(f) se poursuit. L'évaluation finale de l'article 4(f) rendra compte du suivi réalisé, avec les autorités compétentes, de la coordination des effets et des mesures d'atténuation, de même que de la coordination minimale assurée avec les autorités compétentes. L'évaluation finale de l'article 4(f) comportera également l'analyse finale destinée à présenter toutes les mesures possibles, susceptibles de limiter les dommages, de même que l'analyse finale du moindre dommage global.

Quelles sont les prochaines étapes de l'étude?

La FHWA et la MDOT SHA ont approuvé le SDEIS et l'ont diffusé auprès des organismes fédéraux, des États et locaux, ainsi qu'auprès d'organismes et d'autres parties intéressées pour consultation publique. Une audition publique virtuelle sur le SDEIS aura lieu au cours de la période de consultation de 45 jours; la date limite pour formuler des commentaires est le 15 novembre 2021. Au cours de la période de consultation de 45 jours, le SDEIS peut être consulté dans certains lieux publics situés dans les corridors de l'étude et sur le site Web du programme oplanesmd.com/SDEIS. La même attention sera accordée à tous les commentaires sur le SDEIS, qu'ils soient formulés verbalement ou par écrit. Ils peuvent être transmis par:

- Témoignage oral lors de l'audition publique virtuelle, le 1^{er} novembre 2021.
- Le formulaire de commentaires du SDEIS est disponible sur oplanesmd.com/SDEIS
- Email à MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov
- Lettres à Jeff Folden, directeur adjoint du programme I-495 & I-270 P3, Bureau I-495 & I-270 P3, 707 North Calvert Street, Mail Stop P-601, Baltimore MD 21202
- Téléphone au 855-432-1483 en laissant un message vocal limité à trois minutes

La période de consultation de 45 jours terminée, la MDOT SHA et la FHWA étudieront tous les commentaires formulés et tiendront compte et répondront aux commentaires de fond reçus ou postés avant cette date lors de la rédaction de la déclaration d'impact environnemental finale. Les commentaires reçus ou postés après cette date seront étudiés et pris en compte, dans la mesure du possible. Non seulement la déclaration d'impact environnemental finale répondra aux commentaires de fond reçus sur le DEIS et le SDEIS, mais elle résumera l'information supplémentaire et actualisée, brute et non quantifiée, présentée dans le SDEIS, de même que les mesures d'atténuation. Le compte rendu de décision recensera les engagements pris, à respecter lors de la conception finale et de la construction.

Programme de partenariat public-privé (P3)

Qu'est-ce qu'un P3

Un partenariat public-privé (PPP) est un modèle alternatif pour la réalisation d'un projet d'investissement. Un P3 est un partenariat entre le secteur public ou gouvernemental et des entités privées. Le P3 cherche à exploiter l'expertise, l'innovation et le financement du secteur privé afin de fournir une infrastructure publique au profit du propriétaire public et des utilisateurs de l'infrastructure. Les P3 permettent de tirer parti des forces respectives des secteurs public et privé pour réaliser des projets d'infrastructure complexes et de grande envergure de manière rentable et dans les délais impartis. Les fonctions d'un accord de PPP peuvent inclure la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien d'une installation de transport. Les délimitations suivantes sont fournies pour comprendre le processus de la NEPA et celui de l'appel d'offres de la Phase 1.

- Phase 1: I-495 du sud de l'American Legion Bridge à la I-270 et la I-270 de la I-495 à la I-70. Elles correspondent également à celles de l'accord P3 pour la Phase 1.
- Phase 1 sud: I-495 du sud de l'American Legion Bridge à la I-270 et la I-270 de la I-495 à la I-370. Elles correspondent également à celles de la solution privilégiée par le processus de la NEPA.
- Phase 1 nord: I-270 de la I-370 à la I-70.

Où en est le processus d'appel d'offres et de l'accord P3 pour la Phase 1 ?

Le Maryland BPW (Conseil des travaux publics de l'État du Maryland) avait initialement approuvé le nom de « P3 » pour le programme P3 en juin 2019 et l'a réapprouvé en janvier 2020. Ces approbations ont permis à la MDOT SHA d'adopter le processus progressif de PPP et donc de rechercher un promoteur pour concevoir et bâtir la Phase 1 du programme P3. Cette approche par étapes a permis d'entamer le processus de demande de soumissions sans engagement définitif au cours du processus de la NEPA.

Dans le cadre de l'appel d'offres par étapes, le MDOT a suivi le processus de demande de propositions pour rechercher des promoteurs de phase en février 2021. Le MDOT et la MDTA, avec la collaboration des juridictions locales, ont établi une liste de quatre proposants sélectionnés éminemment qualifiés en juillet 2020. Trois des quatre sociétés sélectionnées ont déposé des propositions pour participer à l'accord par étapes P3 pour la Phase 1 afin de contribuer aux travaux de développement préliminaires et réaliser les travaux de la Phase 1, dont la I-495 de l'American Legion Bridge à la I-270 et le long de la I-270 de la I-495 à la I-70. En février 2021, la MDOT SHA a sélectionné le proposant le plus à même de réaliser le projet de la manière la plus avantageuse pour l'État.

Le 11 août 2021, conformément à la loi de l'État du Maryland, Le MDOT et la MDTA ont demandé au Conseil des travaux publics d'octroyer l'accord P3 pour la Phase 1 au proposant sélectionné, une société conjointe créée pour le projet, Accelerate Maryland Partners, Inc. (AMP), demande qui leur a été accordée. Elle terminera les travaux de développement préliminaires de la Phase 1 du programme P3.

Conformément aux conditions de l'accord P3 pour la Phase 1, le MDOT et l'AMP poursuivront les travaux de développement préliminaires de la première section, laquelle commence à proximité de la voie-promenade George Washington Memorial Parkway, à la sortie du pont de l'American Legion, jusqu'à la I-270 et se poursuit sur la I-270 jusqu'à la I-370 (« Phase 1 sud »). La solution privilégiée de ce SDEIS s'inscrit dans les limites de la Phase 1 sud, la première section à réaliser dans le cadre de ce projet. Dans sa proposition, le promoteur de phase s'est engagé à injecter un montant estimatif de 300 millions de dollars dans les services de transport en commun dans le comté de Montgomery, au cours du mandat d'exploitation de la Phase 1. Pour stimuler davantage les services de transport public, le MDOT s'est engagé, à la clôture financière de la section P3 de l'accord pour la Phase 1 sud, à débloquer pas moins de



60 millions de dollars destinés, d'une part, à la conception et à l'octroi de permis d'investissements en transport hautement prioritaires dans le comté de Montgomery, tel que la Phase 1 de la voie rapide de transport en commun des villes du corridor, un service d'autobus express pour le corridor de la MD 355 ou d'autres projets à priorité élevée et, d'autre part, à la construction et à l'équipement du dépôt Metropolitan Grove pour les fonctions opérationnelles et d'entretien d'autobus.

Le promoteur de phase, AMP, collabore avec le MDOT, la MDTA et les parties prenantes sur les travaux de développement préliminaires, notamment les activités de conception préliminaire et de diligence raisonnable, de manière à réduire davantage les effets du projet. À la fin des travaux de développement préliminaires relatifs à la Phase 1 sud, et après la déclaration d'impact environnemental finale, le MDOT demandera au BPW son autorisation finale pour donner suite à la section P3 l'accord, selon laquelle un subsidiaire du promoteur de phase (désigné sous le terme de « promoteur de section ») sera chargé de la conception finale, de la construction, du financement, de l'exploitation et de l'entretien d'une section pour une période prévue de 50 ans.