

SOMMAIRE

APERÇU

L'étude sur les voies gérées I-495 et I-270 (l'étude) est menée conformément à la loi sur la politique environnementale nationale (NEPA), l'Administration fédérale des autoroutes (FHWA) étant le principal organisme fédéral et l'Administration des autoroutes de l'État du Maryland du ministère des Transports (MDOT SHA) étant le co-organisme principal et le promoteur local du projet. L'étude a été lancée au début de 2018 avec la publication d'un avis d'intention visant à réaliser une étude d'impact sur l'environnement (EIS), suivie d'une période de cadrage formelle pour déterminer l'éventail des questions à traiter dans l'étude. Au début du processus NEPA, la MDOT SHA et la FHWA ont invité huit (8) organismes fédéraux, étatiques et locaux à devenir des organismes coopérants et vingt (20) à devenir des organismes participants à l'étude. Bien que le statut officiel de certains organismes ait changé depuis 2018, la MDOT SHA et la FHWA ont bénéficié d'une participation active et d'une collaboration régulière avec de nombreux organismes fédéraux, étatiques et locaux du Maryland et de la Virginie. Cette coordination a inclus près de 300 réunions de bureaux et organismes de terrain de 2018 à début 2022.

La participation du public est également un élément essentiel dans une étude NEPA. La MDOT SHA a fourni un effort considérable pour impliquer et faire participer le public, les parties prenantes, les élus, les entreprises et les communautés au cours de l'étude. À ce jour, 16 ateliers publics et 7 audiences publiques ont été organisés, avec des périodes de commentaires publics distinctes. En outre, plus de 200 réunions individuelles avec les parties prenantes, les communautés, les élus et les entreprises ont été organisées pour présenter les informations sur l'étude et entendre les préoccupations et les commentaires sur une variété de sujets. En réponse aux commentaires reçus du public et des organismes au cours de l'étude, la MDOT SHA et la FHWA ont modifié les méthodologies d'analyse, mené de nouvelles analyses, étudié de nouvelles solutions ou modifié les existantes, affiné la conception pour éviter et minimiser les impacts sur l'environnement et la communauté, et identifié des mesures d'atténuation significatives pour traiter les impacts inévitables.

Afin de documenter les analyses substantielles de la circulation, de l'ingénierie et de l'environnement en vue d'un examen et de commentaires publics, un projet d'étude d'impact sur l'environnement (DEIS), un DEIS supplémentaire (SDEIS) et maintenant un EIS final (FEIS) ont été préparés pour l'étude.

DEIS: Le DEIS a été publié le 10 juillet 2020 et a été mis à la disposition du public et des organismes pour examen et commentaires pendant une période initiale de 90 jours, soit deux fois le délai minimum requis par la FHWA. Suite aux demandes du public et des parties prenantes, la période de commentaires de la DEIS a été prolongée de plus de 30 jours, ce qui porte la période de commentaires à 123 jours. Le DEIS et les documents annexes résument l'ensemble du processus de développement des alternatives, y compris l'analyse et la sélection de 15 alternatives préliminaires, l'examen complet de deux alternatives supplémentaires soulevées au cours du processus de commentaires, et une comparaison détaillée de six alternatives de construction. Le DEIS a présenté les résultats des analyses préliminaires et la comparaison des effets potentiels sur les ressources environnementales sociales, culturelles et naturelles entre le scénario sans construction et les six alternatives de construction.

SDEIS: Le SDEIS a été publié le 1 octobre 2021 et a été préparé pour prendre en compte les nouvelles informations relatives à la solution privilégiée, la solution 9 - phase 1 sud. S'appuyant sur l'analyse du DEIS en place, le SDEIS a divulgué des informations pertinentes pour la solution préférée en se concentrant sur les nouvelles informations, tout en faisant référence au DEIS pour les informations qui restent valables.

Le SDEIS a également décrit l'historique et le contexte dans lequel l'alternative préférée a été identifiée. Le SDEIS a présenté des informations mises à jour sur les analyses préliminaires qui ont été présentées dans le DEIS. Le SDEIS a été mis à la disposition du public et des organismes pour une période de commentaires de 60 jours, y compris une extension de 15 jours suite aux demandes du public et des parties prenantes.

FEIS: Le FEIS a été préparé pour présenter les analyses finales réalisées pour l'alternative préférée, les améliorations de la conception depuis le SDEIS, ainsi que les réponses aux commentaires sur le DEIS et le SDEIS. Le FEIS répond aux plus de 5 000 commentaires du public et des organismes reçus sur le DEIS et le SDEIS. La FEIS comprend les résultats des analyses finales des impacts environnementaux sur la base d'importants efforts de prévention et de minimisation et présente les mesures d'atténuation et les engagements finaux pour les impacts inévitables.

Après la publication du FEIS et après une période de disponibilité de 30 jours, un rapport de décision (ROD) sera publié qui identifie l'alternative sélectionnée à la suite de l'étude, après avoir pris en compte une gamme d'alternatives raisonnables, les efforts pour prévenir et minimiser les impacts, ainsi que les mesures d'atténuation finales conçues pour traiter les impacts environnementaux potentiels.

Qu'est-ce qui a changé depuis le SDEIS?

Au fur et à mesure de l'avancement de la conception préliminaire de l'alternative préférée en coordination avec le promoteur, des modifications mineures ont été apportées. Ces modifications comprennent des ajustements de la conception de la route en fonction des opérations de circulation, une nouvelle option de connexion de sentier entre le pont de la Légion Américaine (ALB) et le chemin de halage du canal de Chesapeake et d'Ohio, des révisions de l'emplacement des murs antibruit en fonction d'une analyse approfondie, des révisions de la gestion des eaux pluviales (SWM) et des sites d'augmentation des ponceaux, et l'application continue des efforts de prévention et de minimisation des ressources sensibles. Les modifications de conception spécifiques à l'alternative préférée qui ont eu lieu depuis le SDEIS sont décrites ci-dessous.

Le concept de l'échangeur de la route George Washington Memorial, le long de la I-495 en Virginie, au sud de l'ALB, a été modifié pour consolider les mouvements et fournir des mouvements coordonnés avec les améliorations proposées dans le cadre du projet 495 Extension express des voies du nord (NEXT) réalisé par le Département des transports de Virginie (VDOT). En outre, une paire de rampes d'échange a été ajoutée pour permettre aux véhicules de quitter les voies gérées sur l'embranchement ouest de la I-270 au nord de la I-495 dans le Maryland.

Des commentaires publics favorables à une connexion directe du sentier polyvalent entre l'ALB et le chemin de halage du canal Chesapeake et Ohio ont été reçus par le MDOT SHA, la FHWA et le Service des parcs nationaux (NPS) au cours de la période de commentaires publics du SDEIS. Pour répondre aux besoins, une connexion directe avec le chemin de halage du canal Chesapeake and Ohio a été intégrée à la conception préliminaire et est prise en compte dans les limites de perturbation (LOD) et les analyses d'impact de l'alternative préférée. Les trois options de sentiers polyvalents reliant au boulevard MacArthur présentées dans le SDEIS ne sont plus envisagées dans le présent FEIS. La connexion directe au chemin de halage du canal Chesapeake et Ohio entraîne moins d'impacts sur les propriétés du NPS et les ressources naturelles. Le MDOT SHA et le promoteur continueront à se concerter avec le NPS pour examiner l'état de la connexion existante entre le chemin de halage du canal Chesapeake et Ohio et le chemin latéral du boulevard MacArthur à l'extérieur de la zone d'étude. Le tracé du chemin polyvalent proposé pour relier le chemin de halage du canal Chesapeake et Ohio est illustré dans **l'annexe E du FEIS**.

Les modifications apportées à l'approche de la SWM pour le FEIS comprenaient une réévaluation des besoins et des emplacements des eaux pluviales en utilisant une analyse plus détaillée basée sur le volume et le développement d'un concept SWM. Le concept s'inscrit dans le cadre de l'alternative préférée LOD développée pour le SDEIS et affinée pour le FEIS.

Depuis le SDEIS, l'approche visant à déplacer, canaliser ou maintenir l'alignement existant de la branche Thomas située sur l'embranchement ouest de la I-270 a été affinée. Le concept actuel propose d'éliminer le ponceau existant qui traverse l'embranchement ouest de la I-270 au nord du boulevard Democracy afin de réduire la longueur totale du ponceau le long de la branche Thomas et de maintenir certaines parties dans un canal ouvert.

Les améliorations de la conception mentionnées ci-dessus, ainsi que la concertation et la coordination continues avec les organismes locaux, étatiques et fédéraux chargés des ressources et les parties prenantes depuis le début du SDEIS, ont permis de réduire davantage les impacts sur les ressources environnementales (voir le **tableau ES-1**). Cette coordination continue, associée aux efforts précédents déployés au cours de l'étude, ont abouti à une alternative préférée qui prévient et minimise de manière significative les impacts sur les ressources naturelles, culturelles et communautaires par rapport aux alternatives de construction du DEIS.

Est-ce que les organismes principaux ont répondu aux commentaires du DEIS et du SDEIS ?

Le FEIS comprend des réponses à tous les commentaires reçus sur le DEIS et le SDEIS de la part des organismes, des organisations communautaires, des élus, des entreprises, des parties prenantes et des particuliers. **L'annexe T du FEIS** comprend des réponses à chaque commentaire reçu. Un index a été élaboré pour aider les lecteurs à trouver à la fois une réponse à leurs commentaires sur les DEIS/SDEIS et la copie des commentaires reçus. L'index est classé d'abord par entité (organisation communautaire, entreprise, etc.) ou individu, puis par ordre alphabétique du nom de famille ou du nom de l'organisation de l'intervenant.

Avec plus de 5 000 commentaires reçus sur le DEIS et le SDEIS, des sujets ou des thèmes communs sont apparus dans les commentaires reçus. **Le chapitre 9** du présent FEIS présente une compilation des réponses aux thèmes communs identifiés dans les deux documents EIS et classés par sujets thématiques. Les principaux thèmes communs sont les suivants :

- Objectif et besoin
- Sélection des alternatives préliminaires
- Analyse des alternatives retenues pour une étude détaillée
- Méthodologie d'évaluation des impacts sur les ressources et niveau de détail
- Programme de partenariat public-privé (P3)
- Péage
- Participation du public
- Commentaires relatifs aux ressources situées à l'extérieur des limites sud de la phase 1

Dans quelle mesure les commentaires du public et des organismes ont-ils été pris en considération ?

Au cours des quatre dernières années, le MDOT SHA a écouté, lu, examiné et pris en compte les commentaires reçus de toutes les parties prenantes. Cet effort a porté sur plus de 5 000 commentaires soumis officiellement par courrier électronique, téléphone, formulaires de commentaires en ligne et sur support papier, ainsi que sur les témoignages publics reçus au sujet du DEIS et du SDEIS lors de sept audiences publiques virtuelles et présentiels. À la suite de cet effort continu de participation et d'engagement avec les organismes, les parties prenantes et les membres du public, les commentaires ont été intégrés au projet de la manière suivante (liste non exhaustive) :

- Alignement de l'alternative préférée et du processus d'autorisation environnementale avec l'approche progressive de la livraison et de la construction du projet, en se concentrant sur la résolution de l'encombrement grave de l'ALB en priorité.
- Engagement à construire un sentier polyvalent sur le côté est de l'ALB pour faciliter la connectivité régionale des piétons et des cyclistes.
- Prévention et réduction significative des impacts sur les biens, la communauté, l'histoire, les ressources naturelles et les parcs.
- Prévention de tout déplacement d'habitations et d'entreprises.
- Prévention des impacts sur le site historique Morningstar Tabernacle N° 88 Moses Hall & Cemetery.
- Détermination de la gestion appropriée des eaux pluviales sur site et hors site pour répondre aux exigences réglementaires et retrait ou déplacement des installations de la SWM des ressources sensibles, y compris les parcs, dans la mesure du possible, et la propriété du NPS.
- Suivi et analyse des impacts de la circulation liés à la pandémie COVID-19 pour comprendre tout impact sur les déplacements actuels et futurs et sur l'étude.
- Engagement à accorder la priorité aux cyclistes, aux piétons et aux améliorations du transport en commun afin d'augmenter les options multimodales abordables pour les déplacements dans les axes étudiés.
- L'inclusion de la gratuité des péages dans l'alternative préférée pour les véhicules multioccupants (HOV) de trois (3) occupants ou plus, les autobus de transport en commun, le covoiturage et les motocyclistes afin de réduire la dépendance aux véhicules mono-occupants et d'offrir des options de déplacement équitables.
- Prévention et réduction des impacts sur l'environnement et les biens en éliminant la barrière de béton et en réaffectant la chaussée de la I-270 entre le système de collecteur-distributeur et les voies à usage général, afin de créer une nouvelle voie et de rester largement dans l'empreinte de la route existante sur la I-270.
- Modification des bretelles d'accès direct aux voies gérées en prenant en compte l'utilisation des terres locales et le potentiel d'impact sur la communauté, les biens et l'environnement.
- Création d'un groupe de travail chargé du transport en commun afin d'étudier les possibilités de créer ou d'étendre les services de transport en commun sur les voies gérées.

- Création d'un groupe de travail économique pour déterminer les impacts économiques du projet sur la région de la capitale nationale.
- Création d'un groupe de travail chargé de la justice environnementale (EJ) pour soutenir les efforts d'analyse et d'engagement dans ce domaine.
- Incorporation de sections de chaussée fermées avec des murs de soutènement dans la mesure du possible afin de prévenir et de minimiser les impacts sur l'environnement et les biens.
- L'inclusion de voûtes souterraines des SWM pour prévenir et minimiser les impacts sur l'environnement et les biens.
- Révision importante du plan de constructibilité de l'ALB en supprimant l'accès des véhicules de construction dans trois des quatre quadrants pour prévenir et minimiser les impacts sur la propriété du NPS.
- Suppression de toute bretelle traversant les voies d'usage général de la I-495 au niveau de l'échangeur MD 190/River Road, en modifiant l'emplacement des bretelles d'accès direct aux voies à péage à taux d'occupation élevé (HOT) entre la I-495 et la MD 190. Il est désormais envisagé de relier toutes les bretelles d'accès direct aux voies HOT dans cet échangeur à une nouvelle intersection sur le pont MD 190 au-dessus de la I-495, sans avoir recours aux bretelles traversant les voies à usage général de la I-495.

ÉTUDE FINALE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

En quoi consiste l'étude finale d'impact sur l'environnement ?

FEIS présente une description de l'alternative préférée et des éléments ou composants spécifiques, ainsi que les résultats des analyses finales associées de la circulation, de l'ingénierie et de l'environnement avec les impacts permanents et temporaires identifiés.

FEIS porte sur toute analyse supplémentaire et tout affinement des données depuis les DEIS et SDEIS. L'analyse finale des impacts environnementaux est incluse dans le **chapitre 5** du FEIS et s'appuie sur 21 rapports techniques définitifs, qui sont énumérés dans la zone de texte adjacente et annexés au FEIS.

Les analyses supplémentaires ou les analyses finales qui sont présentées dans le présent FEIS comprennent :

- Évaluation finale des impacts visuels de l'alternative préférée, y compris les rendus et les mesures d'atténuation finales.
- Analyse finale de la qualité de l'air pour l'alternative préférée, y compris le monoxyde de carbone, les substances toxiques dans l'air provenant de sources mobiles, les émissions de gaz à effet de serre et les impacts sur la qualité de l'air liés à la construction.
- Évaluation finale de la section 4(f) avec l'analyse finale du préjudice le plus faible.
- Analyse finale de l'EJ y compris la comparaison des effets négatifs de l'alternative préférée au sein des populations de l'EJ aux effets négatifs au sein d'une communauté de référence de la population non-EJ et la conclusion finale quant à savoir si des effets disproportionnés et négatifs se produiraient.
- Ensemble de mesures d'atténuation finales comprenant toutes les mesures finales visant à atténuer les impacts inévitables pour toutes les ressources identifiées par la coordination avec les organismes juridictionnels.
- Demande finale de permis conjoint fédéral/étatique et les pièces justificatives pour l'altération d'une plaine inondable, d'un cours d'eau ou de zones marées ou non marées.

Quels sont les rapports techniques d'appui du FEIS ?

- A. Rapport technique définitif sur l'analyse de la circulation
- B. Demande d'approbation d'un point d'accès autoroutier par la MDOT SHA
- C. Plan final d'analyse et de suivi des déplacements COVID-19
- D. Plan d'atténuation compensatoire des eaux pluviales
- E. Cartographie des ressources environnementales
- F. Rapport technique définitif sur l'évaluation des effets sur la communauté et la justice environnementale
- G. Évaluation finale de la section 4(f)
- H. Évaluation finale de l'impact visuel
- I. Rapport technique définitif sur les ressources culturelles
- J. Accord programmatique de la section 106
- K. Rapport technique définitif sur la qualité de l'air
- L. Rapport technique définitif sur l'analyse du bruit
- M. Rapport technique définitif sur les ressources naturelles
- N. Rapport définitif de prévention, de minimisation et d'impacts
- O. Plan définitif d'atténuation compensatoire pour les zones humides et les voies

Avec l'avancement de l'alternative préférée, la coordination avec les organismes de ressources sur la prévention, la minimisation et l'atténuation conceptuelle s'est poursuivie. **Le chapitre 7** du FEIS comprend une liste exhaustive des mesures d'atténuation et des engagements qui seront intégrés dans la conception finale. Les mesures d'atténuation et d'engagement finales seront incluses dans le ROD.

Enfin, le FEIS comprend des réponses aux commentaires publics reçus au sujet du DEIS et du SDEIS. **Le chapitre 9** présente un résumé des commentaires concernant les thèmes communs et des réponses à ces commentaires. **L'annexe T du FEIS** présente les réponses à tous les commentaires des particuliers, des élus, des organismes, des organisations communautaires, des entreprises et des parties prenantes, ainsi que des copies des commentaires reçus.

Quel est le format du FEIS ?

Le format du présent FEIS suit le même format que celui du DEIS du 10 juillet 2020 et du SDEIS du 1 octobre 2021 et contient douze chapitres.

- **Le chapitre 1** présente les objectifs et les besoins de l'étude, qui est inchangé par rapport au DEIS, mais qui est répété par souci de facilité pour le lecteur. Ce chapitre est étayé par *l'énoncé des objectifs et des besoins (DEIS, annexe A)* (https://oplanesmd.com/wp-content/uploads/2020/07/DEIS_AppA_PN_web.pdf).
- **Le chapitre 2** présente un résumé du processus de développement et d'évaluation des alternatives pour l'étude des voies gérées, qui a abouti à la détermination de l'alternative préférée. Ce chapitre s'appuie sur le *rapport technique sur les alternatives (DEIS, annexe B)* (https://oplanesmd.com/wp-content/uploads/2020/07/DEIS_AppB_Alts_web.pdf).
- **Le chapitre 3** présente une description de l'alternative préférée. Il décrit également d'autres éléments communs de l'alternative préférée, tels que les LOD,¹ l'accès aux voies gérées, la SWM, les ponceaux, la construction et les effets à court terme, les éléments de transport en commun, les considérations relatives aux piétons et aux cyclistes, et le péage.
- **Le chapitre 4** présente les résultats des analyses opérationnelles de la circulation effectuées pour l'alternative sans construction et l'alternative préférée 2045. Cette analyse a été mise à jour par rapport au SDEIS. Elle aborde aussi comment les effets de la pandémie sont pris en compte dans l'analyse de la circulation, ainsi que les effets sur les réseaux routiers locaux. Ce chapitre est étayé par le rapport final d'analyse de la circulation figurant à **l'annexe A du FEIS**.
- **Le chapitre 5** présente les impacts permanents et temporaires associés à l'alternative préférée. Il fournit également une mise à jour des mesures finales pour prévenir, minimiser et atténuer les effets environnementaux potentiels, le cas échéant. Ce chapitre est étayé par de nombreux rapports techniques annexés au présent FEIS, notamment **les annexes D, E, F, H, I, K, L, M, O, P et Q**.
- **Le chapitre 6** présente l'évaluation finale de la section 4(f), qui met à jour les utilisations de la section 4(f) et les mesures d'atténuation associées à l'alternative préférée pour les parcs publics, les aires de loisirs et les propriétés historiques importantes, conformément à la section 4(f) de la loi de 1966 du Ministère Américain des Transports (USDOT). Ce chapitre est un résumé de l'évaluation finale de la section 4(f) dans **l'annexe G du FEIS**.
- **Le chapitre 7** présente un tableau récapitulatif complet des mesures d'atténuation et des engagements qui seront menés à terme jusqu'à la conception finale et la construction de l'alternative préférée.
- **Le chapitre 8** présente un résumé de la sensibilisation du public et de la coordination des agences pour l'étude qui a eu lieu depuis la publication du DEIS en juillet 2020. Ce chapitre est étayé par les

¹ Les limites de la perturbation (LOD) sont les limites proposées dans lesquelles se dérouleraient toutes les activités de construction, de rassemblement, d'entreposage des matériaux, de nivellement, de nettoyage, de contrôle de l'érosion et des sédiments, d'aménagement paysager, de drainage, de gestion des eaux pluviales, de remplacement et de construction des murs antibruit et les activités connexes.

rapports sur la participation du public et la coordination des agences figurant à l'annexe P du DEIS et à l'annexe R du FEIS.

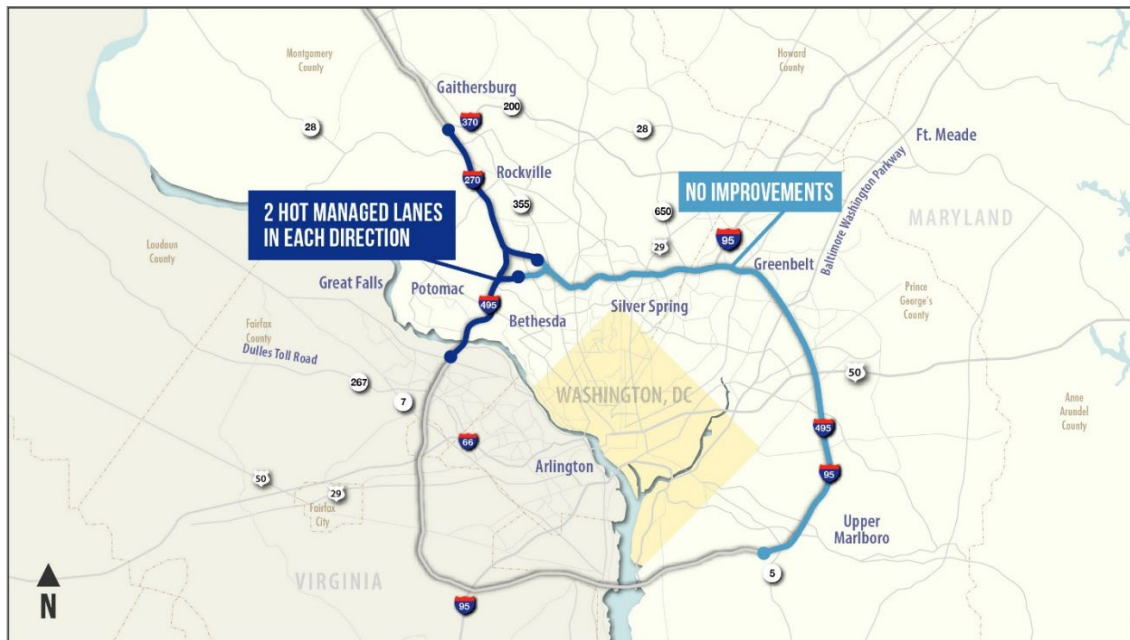
- **Le chapitre 9** présente un résumé des commentaires concernant les thèmes communs reçus sur le DEIS et le SDEIS et les réponses à ces commentaires.
- **Le chapitre 10** présente la liste des préparateurs du FEIS.
- **Le chapitre 11** présente la liste de distribution des organismes, des organisations et des personnes à qui le FEIS a été mis à disposition, ainsi que des informations sur la disponibilité publique du FEIS.
- **Le chapitre 12** présente les références concernant le FEIS.

ALTERNATIVE PRÉFÉRÉE

Qu'est-ce que l'alternative préférée ?

L'étude a envisagé des alternatives pour remédier à l'encombrement important des routes dans les limites spécifiques de l'étude qui restent inchangées par rapport au DEIS : la I-495, du sud de la route George Washington Memorial dans le comté de Fairfax, en Virginie, y compris le remplacement de l'ALB au-dessus du fleuve Potomac, jusqu'à l'ouest de MD 5, et sur la I-270, de la I-495 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, dans le Maryland. L'alternative préférée, l'alternative 9 - Phase 1 Sud (représentée en **bleu foncé**), comprend des améliorations de la construction dans les limites de la Phase 1 Sud uniquement. Aucune action ou amélioration n'est prévue pour l'instant sur la I-495 à l'est de l'embranchement est de la I-270 vers MD 5 (représentée en bleu clair). Bien que l'alternative préférée n'inclue pas des améliorations aux parties restantes de la I-495 dans le cadre de l'étude, des améliorations sur le reste du système interétatique peuvent néanmoins être nécessaires à l'avenir et progresseraient séparément, sous réserve d'études environnementales supplémentaires, d'analyses et de collaboration avec le public, les parties prenantes et les organismes locaux. Les arguments en faveur de l'identification de l'alternative préférée sont présentés dans le FEIS au chapitre 2, section 2.5 et dans le SDEIS au chapitre 2, section 2.2. Les améliorations potentielles de la route ou du transport en commun sur la I-270, du nord de la I-370 à la I-70, n'ont pas été incluses dans cette étude, car le besoin de ce projet a été démontré indépendamment de l'étude et, par conséquent, il fait l'objet d'une étude de planification distincte (<https://oplanesmd.com/i270-environmental/>).

Figure ES-1 : Étude des corridors à voies aménagées I-495 et I-270 – Alternative préférée



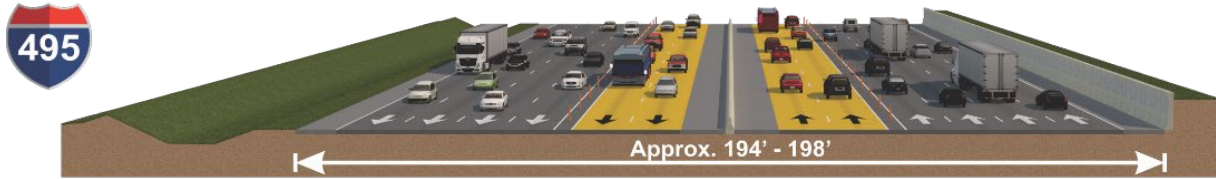
L'alternative préférée comprend un réseau de voies gérées HOT à deux voies sur la I-495 et la I-270 dans les limites de la phase 1 sud uniquement (**Figure ES-2**). Sur la I-495, l'alternative privilégiée consiste à ajouter deux nouvelles voies gérées HOT dans chaque direction, du sud de la route George Washington Memorial à l'ouest de la MD 187. Sur la I-270, l'alternative privilégiée consiste à convertir la voie HOV existante dans chaque direction en une voie gérée HOT et à ajouter une nouvelle voie gérée HOT dans chaque direction sur la I-270 entre la I-495 et le nord de la I-370 et sur les embranchements est et ouest de la I-270. Aucune action ou amélioration n'est prévue pour l'instant sur la I-495 à l'est de l'embranchement est de la I-270 vers MD 5. Sur la I-270, les voies collectrices-distributrices existantes entre Montrose Road et la I-370 seraient supprimées au titre des améliorations proposées. Les voies gérées seraient séparées des voies à usage général par des délimiteurs flexibles placés dans une zone tampon. Les bus de transport en commun et les véhicules HOV 3+ seraient autorisés à utiliser les voies gérées sans péage.

Cette alternative préférée a été sélectionnée après une coordination avec les organismes de ressources, le public et les parties prenantes, afin de répondre directement aux commentaires reçus sur le DEIS et d'aligner l'approbation NEPA sur l'approche de livraison et d'autorisation par étapes du projet prévue dans le cadre du programme P3. La FHWA et les organismes coopérants² se sont mis d'accord sur l'alternative 9 – Phase 1 Sud comme alternative préférée en juin 2021.

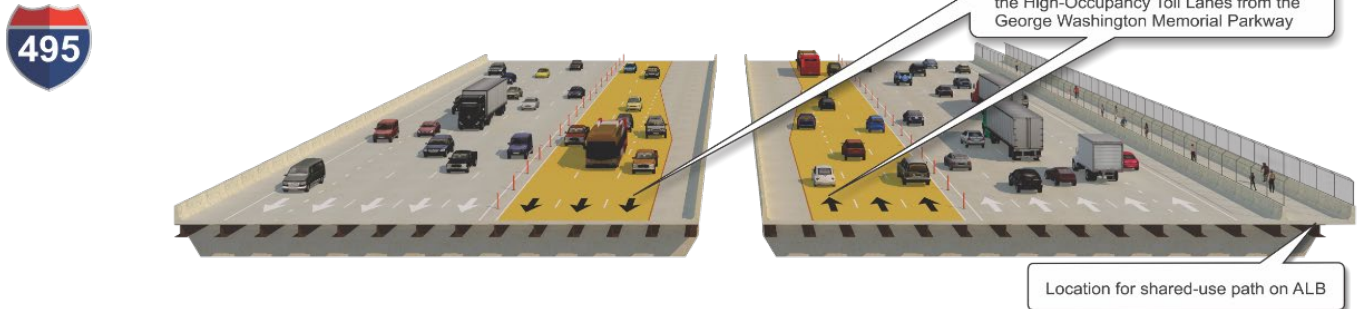
² La commission de planification de la capitale nationale (NCPC) et la commission de planification et de parc de la capitale nationale du Maryland (M-NCPPC) n'ont pas approuvé l'alternative préférée.

Figure ES-2 : Alternative 9 – Phase 1 sections types sud (voies gérées HOT présentées en jaune)

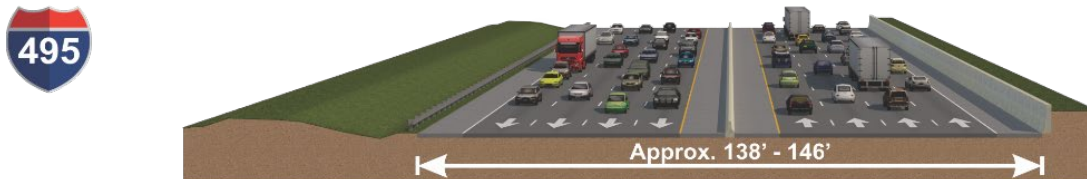
I-495 from the George Washington Memorial Parkway to west of MD 187



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



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



I-270 from I-495 to I-370



L'alternative préférée prévoit le remplacement complet de l'ALB par un nouveau pont plus large (pas d'élargissement du pont existant) pour accueillir les deux voies HOT dans chaque direction. Le pont actuel a près de 60 ans et devra être remplacé durant la prochaine décennie, indépendamment de cette étude. Le nouveau pont serait construit par étapes afin de maintenir le même nombre de voies existantes pendant les périodes d'affluence. Le nouveau pont sera construit dans le même emplacement existant.

La reconstruction de cet ALB comprendra un sentier polyvalent qui assurera une correspondance cycliste et piétonne entre la Virginie et le Maryland. Des commentaires publics favorables à une connexion directe du sentier polyvalent entre l'ALB et le chemin de halage du canal Chesapeake et Ohio ont été reçus par le MDOT SHA, la FHWA et le NPS au cours de la période de commentaires publics du SDEIS. Pour répondre aux besoins, une connexion directe avec le chemin de halage du canal Chesapeake and Ohio a été intégrée à la conception préliminaire et est prise en compte dans les limites de perturbation (LOD) et les analyses d'impact de l'alternative préférée. Les trois options de sentiers polyvalents reliant au boulevard

MacArthur présentées dans le SDEIS ne sont plus envisagées dans le présent FEIS. La connexion directe au chemin de halage du canal Chesapeake et Ohio entraîne moins d'impacts sur les propriétés du NPS et les ressources naturelles. Le MDOT SHA et le promoteur continueront à se concerter avec le NPS pour examiner l'état de la connexion existante entre le chemin de halage du canal Chesapeake et Ohio et le chemin latéral du boulevard MacArthur à l'extérieur de la zone d'étude. Le tracé du chemin polyvalent proposé pour relier le chemin de halage du canal Chesapeake et Ohio est illustré dans **l'annexe E du FEIS**.

Quelles sont les composantes multimodales incluses dans l'alternative préférée ?

Composants du transport en commun : Le MDOT SHA a identifié des possibilités d'améliorer la mobilité et la connectivité des transports en commun dans le cadre de l'alternative préférée afin de mieux soutenir les objectifs et les besoins et de répondre aux commentaires reçus du public et des organismes. Il s'agit notamment des éléments suivants :

- Permettre l'utilisation par les autobus des voies gérées sans péage HOT afin d'augmenter la vitesse de déplacement, d'assurer la fiabilité du voyage et la connexion aux services/systèmes d'autobus locaux sur les artères qui sont directement reliées aux centres d'activités et économiques urbains et suburbains.
- L'aménagement de connexions directes et indirectes entre les voies gérées HOT proposées et les stations de transport en commun existantes et les projets d'aménagement axés sur le transport en commun aux stations de métro Shady Grove (I-370), Twinbrook (Wootton Parkway), Rockville et le centre de transport en commun Westfield Montgomery Mall (Westlake Terrace) (voir **Chapitre 3, section 3.1.4**).

Composantes des cyclistes et des piétons : Le MDOT SHA s'est engagé à accorder la priorité aux connexions cyclistes et piétonnes visant à supprimer les obstacles existants et à assurer la connectivité des cyclistes et des piétons conformément aux plans directeurs et aux priorités du comté de Montgomery et de la ville de Rockville, notamment :

- Remplacer, améliorer ou fournir de nouvelles installations pour les piétons et les cyclistes là où les installations existantes seraient impactées par l'alternative préférée afin de répondre aux installations recommandées par le plan directeur.
- Construction d'un sentier polyvalent pour piétons et cyclistes traversant l'ALB afin de relier les installations du Maryland et de la Virginie.
- Allongement du pont de la route I-270 au-dessus de la voie Tuckerman afin d'accueillir les futures installations pour piétons et cyclistes sur la voie Tuckerman.
- Construction de nouveaux sentiers latéraux³ à travers le MD 190 sur la I-495.
- Élargissement du sentier latéral existant à largeur variable sur le côté nord de la route Seven Locks sous la I-495 (Cabin John Trail).

³ Le sentier latéral ou le sentier polyvalent est une voie cyclable pavée ou non pavée située à côté de la voie de circulation des véhicules à moteur et permettant aux piétons et aux bicyclettes de circuler dans les deux sens sur l'emprise de la route. Voir le **SDEIS, chapitre 2, section 2.3.8**.

- Construction d'un nouveau trottoir sur le côté ouest de la route Seven Locks, sous la I-495, afin de rétablir le lien historique entre la First Agape African Methodist Episcopal Zion Church (Gibson Grove Church) et le Morningstar Tabernacle N° 88 Moses Hall & Cemetery.

Comment la gestion des eaux pluviales est-elle abordée dans l'alternative préférée ?

Conformément à la loi de 2007 sur la gestion des eaux pluviales du Maryland, le MDOT SHA veillera à ce que les exigences en matière de quantité et de qualité de l'eau de la SWM soient respectées et que le traitement soit assuré pour améliorer les conditions actuelles, comme l'exige la loi sur la gestion des eaux pluviales du Maryland. Le projet entend répondre aux normes de qualité de l'eau du Maryland, qui prévoient le traitement sur place de toute nouvelle zone imperméable et d'au moins 50 % de la zone imperméable existante reconstruite. Le FEIS comprend une mise à jour de l'analyse préliminaire et conceptuelle de la SWM pour l'alternative préférée par rapport au SDEIS. Les modifications apportées à l'approche de la SWM pour le FEIS comprenaient une réévaluation des besoins et des emplacements des eaux pluviales en fonction d'une analyse plus détaillée basée sur le volume et le développement d'un concept SWM pour s'adapter au LOD de l'alternative préférée développé pour le SDEIS et affiné pour le FEIS. La mise à jour comprend une réduction des besoins de la SWM compensatrice hors site par rapport au SDEIS.

En matière de qualité de l'eau, l'alternative préférée répondra aux exigences de conception environnementale du site dans la mesure du possible sur place. Les installations de la SWM qui pourraient être fournies comprennent des étangs humides, des étangs de rétention prolongés, des installations de quantité souterraines, des zones humides de gravier submergées, des rigoles gazonnées, des bio-rigoles, des micro-biorétentions, des biorétentions, des filtres à sable souterrains, etc. Cependant, en raison de la quantité de zones imperméables nécessitant un traitement et des contraintes existantes du site, il n'a pas été possible de fournir la totalité de la qualité d'eau requise dans tous les segments de drainage. Pour les segments de drainage où la qualité de l'eau ne peut être respectée sur place, la déficience sera comblée par une SWM compensatrice (hors site) dans le même bassin versant, tel que défini par *les directives et procédures relatives aux sédiments et aux eaux pluviales* du MDOT SHA ⁴, section 5.5. En fonction des résultats d'une analyse actualisée de la SWM compensatrice hors site, de nombreux sites potentiels pour la qualité de l'eau ont été identifiés pour atteindre et dépasser le traitement complet de la zone imperméable requis pour l'alternative préférée. Voir le **chapitre 3, section 3.1.6** pour plus de détails sur le concept de la SWM sur site et le plan de la SWM compensatrice (**FEIS, annexe D**). Le concept final de la SWM sur le site et, si nécessaire, hors site, sera élaboré pendant la conception finale.

RÉSUMÉ FINAL DES RESSOURCES ENVIRONNEMENTALES, DES CONSÉQUENCES ET DES ATTÉNUATIONS

Quels efforts de prévention et de minimisation ont été déployés au cours de l'étude NEPA ?

Depuis la publication du DEIS et du SDEIS, les possibilités de prévention et de minimisation des propriétés historiques, des parcs, des zones humides, des zones tampons des zones humides, des cours d'eau, des forêts et de la plaine inondable à 100 ans de l'agence fédérale des situations d'urgence ont progressé grâce à une coordination étendue avec les organismes de réglementation et de ressources.

⁴ https://www.roads.maryland.gov/OHD2/Part_A_Sediment_and_Stormwater_Guidelines.pdf

L'alternative préférée, avec des améliorations de construction uniquement dans les limites de la Phase 1 Sud, évite plus de 100 acres de parc et des centaines de zones humides et de cours d'eau identifiés dans le DEIS. L'alternative préférée présentée a été conçue comme une alternative de prévention et de minimisation des ressources, basée en partie sur une coordination étendue avec les organismes et les parties prenantes, y compris les responsables de la juridiction (OWJ) pour les propriétés de la section 4(f). Les commentaires reçus des organismes et des parties prenantes à propos du DEIS et du projet d'évaluation de la section 4(f) demandaient spécifiquement d'éviter les parcs et les ressources historiques importants dans la zone d'étude. L'alternative préférée répond aux commentaires reçus et aligne l'étude pour qu'elle soit conforme à l'approche de livraison et d'autorisation par étapes déterminée précédemment en limitant les améliorations de construction à la zone de la Phase 1 Sud uniquement tout en évitant les améliorations sur la I-495 à l'est de l'embranchement de la I-270 Est. Le résultat est le contournement complet d'importants parcs de vallée de cours d'eau, notamment ceux de Rock Creek, Northwest Branch, Sligo Creek, Southwest Branch et Henson Creek, ainsi que de parcs historiques d'importance nationale, notamment la route Baltimore-Washington, le parc Greenbelt et la route Suitland.

Les impacts associés à l'alternative préférée ont été évités et minimisés dans toute la mesure du possible dans tous les domaines à ce stade préliminaire de l'étude. Les techniques de prévention et de minimisation ont été spécifiquement affinées dans certaines zones de ressources sensibles ou à valeur récréative. Parmi les exemples d'efforts de prévention et de minimisation qui ont été déployés dans le cadre du DEIS, du SDEIS et du FEIS, citons les suivants.

- **Déplacements évités** : Dans le DEIS, l'alternative 9 prévoyait le déplacement de 34 résidences et de 4 entreprises ; l'alternative préférée dans le SDEIS et le FEIS évite tous les déplacements de résidences et d'entreprises.
- **Minimisation des exigences en matière d'emprise** : Dans le DEIS, l'alternative 9 avait des impacts sur l'emprise de 313,4 acres ; la conception de l'alternative préférée du SDEIS a minimisé les impacts sur l'emprise à 115,9 acres ; et les impacts de l'alternative préférée du FEIS ont été encore minimisés à 92,8 acres, y compris les impacts temporaires et permanents.
- **Minimisation des impacts sur le parc** : Dans le DEIS, l'alternative 9 avait 133,1 acres d'impacts sur les parcs ; l'alternative préférée du SDEIS avait 36,1 acres ; et l'alternative préférée du FEIS a encore réduit les impacts à 30,2 acres, y compris les impacts temporaires et permanents.
- **Minimisation des propriétés du parc du NPS autour de l'ALB** : Les trois parcs du NPS autour de l'ALB concernés par l'étude sont la route George Washington Memorial, le parc historique national du canal Chesapeake et Ohio et la route Clara Barton. Les efforts visant à minimiser les impacts sur les propriétés de ces parcs ont fait l'objet d'une grande attention de la part du MDOT SHA. Ces efforts ont abouti à la création d'une équipe d'experts nationaux et locaux en conception, structures et constructibilité, chargée de rechercher des moyens novateurs de prévenir et de minimiser les impacts sur ces ressources d'importance nationale (voir **la section 5.4 du chapitre 5** pour plus de détails). Dans le DEIS, l'alternative 9 a eu un impact sur 29,4 acres de ces trois propriétés de parc ; l'alternative préférée SDEIS a minimisé les impacts à 17 acres ; et l'alternative préférée FEIS a encore minimisé les impacts à 16,2 acres, dont 2,7 acres sont considérés comme des impacts permanents.
- **Minimisation des propriétés de la commission de planification et de parc de la capitale nationale du Maryland (M-NCPPC)** : Dans le DEIS, l'alternative 9 a eu un impact sur 26 propriétés de parcs du M-NCPPC totalisant 29 acres d'impacts ; l'alternative préférée du SDEIS a eu un impact

de 9,2 acres sur cinq propriétés de parcs du M-NCPPC ; l'alternative préférée du FEIS a minimisé davantage les impacts sur les cinq propriétés de parcs à 8,2 acres, y compris les impacts temporaires et permanents.

- **Morningstar Tabernacle N° 88 Moses Hall & Cemetery évités** : Dans le DEIS, l'alternative 9 a eu un impact sur 0,3 acre du Morningstar Cemetery. Sur la base de nouvelles investigations sur la propriété par rapport au DEIS, l'alternative préférée telle que présentée dans le SDEIS et le FEIS prévient les impacts sur la limite historique du Morningstar Tabernacle N° 88 Moses Hall & Cemetery.
- **Minimisation des impacts sur les zones humides** : Dans le DEIS, l'alternative 9 avait 16,3 acres d'impacts sur les zones humides ; l'alternative préférée SDEIS avait 4,3 acres ; et l'alternative préférée FEIS a encore minimisé les impacts à 3,9 acres.
- **Minimisation des impacts sur les cours d'eau** : Dans le DEIS, l'alternative 9 avait 155 922 pieds linéaires d'impacts sur les cours d'eau ; l'alternative préférée du SDEIS avait 46 553 pieds linéaires ; et l'alternative préférée du FEIS a encore minimisé les impacts à 42 286 pieds linéaires.
- **Minimisation des impacts sur les plaines inondables** : Dans le DEIS, l'alternative 9 avait 119,5 acres d'impacts sur les plaines inondables ; l'alternative préférée SDEIS avait 48,8 acres ; et l'alternative préférée FEIS a encore minimisé les impacts à 31,6 acres.
- **Minimisation des impacts sur les couverts forestiers** : Dans le DEIS, l'alternative 9 avait 1,497 acres d'impacts sur les couverts forestiers ; l'alternative préférée SDEIS avait 500,1 acres ; et l'alternative préférée FEIS a encore minimisé les impacts à 455,0 acres.

Voir les **chapitres 3, 5 et 6** du présent FEIS pour plus de détails sur les impacts et les efforts pour prévenir et minimiser les impacts sur les ressources environnementales. Pour les impacts inévitables, un ensemble exhaustif de mesures d'atténuation a été élaboré. Les mesures d'atténuation finales sont documentées dans le présent FEIS aux **chapitres 5, 6 et 7** et seront documentées dans le ROD. Suivant le processus NEPA, le promoteur continuera à prévenir et à minimiser les impacts tout au long du reste du processus de conception, dans la mesure du possible. Des incitations financières ont été ajoutées aux dispositions techniques du promoteur pour encourager la prévention et la minimisation des impacts sur les zones humides, les cours d'eau, les forêts et les parcs.

Quels sont les effets de l'alternative préférée sur les ressources environnementales ?

Les conséquences environnementales présentées au **chapitre 5** sont décrites pour l'alternative préférée. Depuis le DEIS et le SDEIS, la conception de l'alternative préférée a progressé. Les effets permanents ou à long terme et temporaires ou à court terme, liés à la construction, sont quantifiés et présentés dans le présent FEIS. Le résumé des effets environnementaux de l'alternative préférée est présenté dans **Table ES-1**.

Tableau ES-1: Résumé des impacts quantifiables¹ de l'alternative préférée

Ressources	Permanent ¹	Temporaire ¹	Total ¹	Changement de l'impact total depuis le SDEIS
Total des impacts potentiels sur les propriétés des parcs publics (acres)	15.7	14.5	30.2	-5.9
Total de l'emprise ou de la servitude requise ² (acres)	78.2	14.7	92.8	-23.1
Nombre de propriétés directement touchées (chiffre)	-	-	361	- 140
Nombre de déménagements résidentiels (chiffre)	-	-	0	0
Nombre de délocalisations d'entreprises (chiffre)	-	-	0	0
Nombre de propriétés historiques avec des effets négatifs ³	-	-	10	+ 1
Zones sensibles au bruit touchées (chiffre)	-	-	48	+ 1
Sites préoccupants de matières dangereuses (chiffre)	-	-	255	0
Zones humides préoccupant particulièrement l'État	0	0	0	0
Zones humides ⁴ (acres)	3.5	0.4	3.9	- 0.4
Zone humide tampon de 25 pieds (acres)	6.3	0.2	6.5	- 0.6
Cours d'eau ⁴ (pieds carrés)	637,080	323,136	960,216	-57,486
Cours d'eau ⁴ (pieds linéaires)	39,933	2,353	42,286	-4,267
Captages de niveau II (acres)	0	0	0	0
Plaine inondable à 100 ans (acres)	24.2	7.42	31.6	-17.2
Couvert forestier (acres)	438.5	16.5 ⁵	455.0	- 45.1
Habitat des espèces rares, menacées et en voie de disparition (acres)	33.0	21.8	54.8	-1.6
Zone d'examen des projets relatifs aux espèces sensibles (acres)	24.2	19.3	43.5	-1
Zones uniques et sensibles (acres)	135.7	27.4	163.0	- 5.5

Remarques : Les impacts présentés dans ce tableau concernent les améliorations de la ligne principale de l'alternative préférée. Tous les impacts associés à la SWM compensatrice sont préliminaires et abordés dans les sections applicables aux ressources dans ce chapitre et résumés dans le **chapitre 3, section 3.1.6**.

¹ Toutes les valeurs sont arrondies à la dixième place.

² L'emprise est basée sur la recherche dans les registres de l'État et complétée par l'emprise du comté, si nécessaire.

³ Voir le **chapitre 5, section 5.7** pour plus de détails sur les effets sur les propriétés historiques.

⁴ Voir le **chapitre 5, section 5.12** pour plus de détails sur les impacts sur les zones humides et les cours d'eau.

⁵ Les impacts temporaires sur les couverts forestiers sont des forêts déboisées dans des zones qui ne seront pas acquises ou modifiées de façon permanente pour la construction de la route. Ces zones seront reboisées. Les impacts seront prévenus et minimisés, et le reboisement sera maximisé dans le corridor comme déterminé dans la conception finale. Voir le **chapitre 5, section 5.16** pour plus de détails sur les couverts forestiers.

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

L'avancement des mesures d'atténuation conceptuelles pour les effets inévitables sur les ressources environnementales de l'alternative préférée a eu lieu depuis le DEIS et le SDEIS. L'atténuation finale est abordée par ressource applicable au **chapitre 5** pour les ressources suivantes : les eaux des États-Unis, les eaux de l'État et les zones humides ; les plaines d'inondation ; les bassins versants et les eaux de surface ; les forêts, y compris la végétation et l'habitat terrestre ; les espèces rares, menacées et en voie de

disparition ; les parcs et les installations récréatives ; la faune terrestre ; le biote aquatique ; les zones uniques et sensibles ; les ressources historiques, architecturales et archéologiques ; le bruit ; l'air ; les acquisitions immobilières ; les matières dangereuses ; la topographie, la géologie et les sols ; l'hydrologie des eaux souterraines ; les communautés et les installations communautaires ; la EJ ; et les ressources visuelles et esthétiques. **Le chapitre 7** présente un tableau récapitulatif complet des mesures d'atténuation finales et des engagements qui seront menés à terme jusqu'à la conception finale et la construction de l'alternative préférée. L'atténuation finale était basée sur les priorités identifiées par les OWJ et les organismes de réglementation sur la ressource pour n'enregistrer aucune perte nette, avec un objectif de bénéfice net.

Quels sont les résultats de l'évaluation finale de la section 4(f) ?

La section 4(f) de la loi USDOT de 1966, telle que modifiée (49 Code des États-Unis [U.S.C.] §303(c)), stipule que l'USDOT, y compris la FHWA, ne peut approuver l'utilisation de terres provenant d'un parc public, d'une aire de loisirs, d'un refuge pour la faune sauvage ou le gibier d'eau, ou d'un site historique public ou privé, que si les conditions suivantes s'appliquent :

- La FHWA détermine qu'il n'y a pas d'alternative d'évitement faisable et prudente à l'utilisation des terres du bien, et que l'action comprend toute la planification possible pour minimiser les dommages aux biens résultant de cette utilisation (23 Code des règlements fédéraux (CFR) §774.3(a)(1) et (2)) ; ou
- La FHWA détermine que l'utilisation des propriétés de la section 4(f), y compris toute mesure visant à minimiser les dommages engagée par le demandeur, aura un impact *de minimis* sur la propriété (23 CFR §774.3(b)).

L'alternative préférée a envisagé de poursuivre la coordination avec les organismes et les parties prenantes et de les écouter, y compris les OWJ pour les propriétés de la section 4(f). L'alternative préférée répond aux commentaires reçus demandant d'éviter les ressources de la section 4(f) et aligne l'étude pour qu'elle soit conforme à l'approche de livraison et d'autorisation par étapes déterminée précédemment.

L'alternative préférée éviterait l'utilisation de 40 propriétés de la section 4(f) avec une réduction nette d'environ 113,6 acres de propriétés de la section 4(f), y compris les parcs et les ressources historiques, par rapport à l'alternative 9 du DEIS. L'alternative préférée nécessiterait l'utilisation d'un total de 33,2 acres de 20 propriétés de la section 4(f) (y compris l'utilisation temporaire et permanente), comparativement à un total de 146,8 acres pour l'alternative 9 du DEIS.

Le chapitre 6 du présent **FEIS** et de **l'annexe G** du FEIS comprend l'évaluation finale de la section 4(f). Les informations contenues dans cette évaluation finale de la section 4(f) ont permis à la FHWA de prendre en compte l'utilisation des propriétés de la section 4(f) par l'alternative préférée. L'évaluation finale de la section 4(f) reflète la coordination avec les OWJ pour coordonner les impacts et les mesures d'atténuation, et une coordination *de minimis* avec les OWJ. L'évaluation finale de la section 4(f) comprend également la finalisation de l'analyse visant à démontrer toute la planification possible pour minimiser les dommages, la finalisation de l'analyse du préjudice le plus faible possible et les engagements d'atténuation finaux. Sur la base des informations présentées dans le projet d'évaluation de la section 4(f), le projet d'évaluation de la section 4(f) mis à jour et la présente évaluation finale de la section 4(f), la FHWA et le MDOT SHA ont conclu qu'il n'y a pas d'alternative faisable et prudente à l'utilisation des terres des propriétés de la section 4(f) identifiées dans le **Tableau 6-2**, que l'action proposée comprend toute la planification possible

pour minimiser les dommages et que l'alternative préférée est celle qui présente le préjudice le plus faible. L'approbation finale de l'évaluation finale de la section 4(f) sera donnée pendant le ROD.

Comment la justice environnementale a-t-elle été prise en compte avec l'alternative préférée ?

Les DEIS, SDEIS et FEIS résument les stratégies complètes de sensibilisation et d'engagement de la communauté ainsi que les analyses approfondies élaborées par le MDOT SHA pour assurer l'égalité d'accès aux informations pertinentes de l'étude et pour identifier et traiter les impacts potentiels sur les communautés minoritaires et à faible revenu conformément aux exigences fédérales. Ces stratégies reflétaient la politique et les orientations fédérales en matière d'EJ conformément au décret présidentiel 12898, à l'ordonnance 5610.2(c) de l'USDOT, à l'ordonnance 6640.23A de la FHWA et *aux orientations de la FHWA sur la justice environnementale et la NEPA (2011)*.

Les éléments de la participation du public au processus NEPA ont permis de promouvoir l'équité et les préoccupations en matière d'EJ en veillant à ce que les communautés minoritaires et à faible revenu (populations EJ) aient accès et reçoivent des informations concernant les mesures proposées et les impacts potentiels sur ces communautés. Cependant, des efforts de sensibilisation encore plus concentrés ont permis d'identifier les préoccupations des communautés et d'informer les décideurs de l'organisme sur les éléments du projet et les mesures d'atténuation potentielles spécifiquement destinées aux communautés protégées. À cet égard, le MDOT SHA a mis en œuvre un plan solide pour atteindre et dépasser les politiques fédérales et les meilleures pratiques en matière de sensibilisation et d'engagement auprès des populations EJ au sein et à proximité de la zone d'étude.

À l'automne 2021, le MDOT SHA a engagé un effort supplémentaire de sensibilisation dans le but de fournir des opportunités d'engagement significatif avec les communautés mal desservies directement ou indirectement touchées par les améliorations proposées. Compte tenu de la pandémie et de l'étendue de la zone d'étude, le MDOT SHA a mis au point un sondage en ligne pour recueillir les commentaires des populations EJ sur les préoccupations communautaires existantes et les stratégies qui pourraient être mises en œuvre pour répondre à ces préoccupations. Le sondage a été publié de diverses manières, notamment par le biais de plusieurs événements communautaires "pop-up" organisés par le MDOT SHA sur des marchés spécialisés locaux dans des zones ayant un pourcentage élevé de populations à faibles revenus et/ou minoritaires. Ces événements ont permis au MDOT SHA de répondre aux questions relatives à l'étude et de prendre connaissance en personne des préoccupations de la communauté et des solutions possibles.

Le FEIS inclut l'analyse EJ finale. Selon l'ordonnance 6640.23A de la FHWA, *un effet négatif proportionnellement élevé sur les minorités et les populations à faible revenu est un impact négatif qui :*

- (1) est principalement supporté par une population minoritaire et/ou une population à faible revenu ; ou
- (2) sera subi par la population minoritaire et/ou la population à faible revenu et est sensiblement plus grave ou plus important que l'effet négatif qui sera subi par la population non minoritaire et/ou la population à faible revenu.

En raison de la nature parallèle de l'alternative préférée aux I-495 et I-270, ainsi que de la distribution peu fréquente des populations EJ et non-EJ le long des limites de la Phase 1 Sud, des impacts se produiraient uniformément dans toutes les limites. Des impacts quantifiables, y compris les impacts sur les propriétés,

les installations et services communautaires, les ressources naturelles, le bruit et les déchets dangereux, seraient principalement endurés par les populations non EJ.

Des impacts sur la démographie, la circulation, la qualité de l'air et ses incidences sur la santé publique, la sécurité, les ressources visuelles et esthétiques, l'économie et l'emploi, l'accès et la mobilité, la cohésion/l'isolement des communautés et la qualité de vie, ainsi que des impacts résultant de la construction, se produiraient uniformément le long des limites sud de la phase 1 et plus fréquemment dans les populations non-EJ. Compte tenu du raisonnement documenté en détail dans l'analyse EJ (**chapitre 5, section 21** et **FEIS, annexe F**) et conformément au décret présidentiel 12898, à l'ordonnance 5610.2(c) du USDOT, à l'ordonnance 6640.23A de la FHWA et aux orientations de la FHWA sur la justice environnementale et la NEPA (2011), la FHWA et le MDOT SHA ont déterminé qu'il n'y aurait pas d'impact négatif proportionnellement élevé sur les populations EJ avec l'alternative préférée.

Toutefois, pour répondre aux préoccupations de la communauté soulevées lors des efforts de sensibilisation et de participation, qui ont permis de définir les priorités en matière d'amélioration des trottoirs et des aménagements cyclables, d'amélioration de l'éclairage et de mesures de modération de la circulation, le MDOT SHA s'engage à collaborer avec la ville de Rockville, la ville de Gaithersburg et le comté de Montgomery pour :

- Identifier les endroits où des passages pour piétons plus sûrs sont nécessaires sur les principales routes nationales.
- Identifier les endroits où des améliorations supplémentaires pour les piétons sont nécessaires, notamment l'ajout ou l'amélioration des trottoirs, le réaménagement des pistes cyclables, l'ajout ou l'amélioration des rampes d'accès pour les personnes handicapées.
- Identifier les endroits le long des routes nationales avec des installations pour piétons existantes où un meilleur éclairage est nécessaire.

Le MDOT SHA s'est également engagé à apporter certaines améliorations au sein de la communauté afro-américaine historique de Gibson Grove, soit pour atténuer les impacts directs, soit en vue d'une amélioration ultérieure. Le MDOT SHA construira ou financera un nouveau parking pour l'église Gibson Grove, apportera des améliorations au réseau d'eaux pluviales de la propriété et fournira un nouveau trottoir le long du côté ouest de la route Seven Locks sous la I-495 afin de rétablir le lien historique entre l'église Gibson Grove et le Morningstar Tabernacle N° 88 Moses Hall & Cemetery. Voir le **chapitre 5, section 5.7** et l'**annexe J** du **FEIS** pour plus de détails.

En outre, le promoteur s'engage à ce qui suit dans le cadre de l'accord P3 :

- Collaborer avec les comtés de Montgomery, Frederick et Prince George pour étendre les subventions aux tarifs de transport en commun pour les usagers à faibles revenus éligibles.
- Définir une zone de connectivité pour piétons et cyclistes dans les quartiers afin d'améliorer la connectivité multimodale.
- Faciliter l'élaboration d'un programme d'amélioration des installations pour la construction ou le remplacement de trottoirs, de passages pour piétons ou la modification de la signalisation, et officialiser l'aménagement de sentiers présentant une demande des piétons, puis classer les projets en fonction de leur importance en matière de sécurité (en tenant compte des analyses de

sécurité prédictives réalisées par la M-NCPPC), de leur état de préparation et du consensus des propriétaires fonciers, dans le cadre de son engagement à soutenir le plan d'action Vision zéro du comté de Montgomery. Le plan d'action Vision zéro présente des stratégies visant à éliminer les collisions graves et mortelles sur les routes du comté pour les occupants des véhicules, les piétons et les cyclistes d'ici à la fin de 2030.

- Élaborer un plan de durabilité pour le projet et faire des efforts de bonne foi pour obtenir, au minimum, un prix d'or tel que reconnu par le système d'évaluation Envision™ des infrastructures durables de l'Institut pour les infrastructures durables (ISI) et viser un prix Platine. Le plan de durabilité comprendra des actions liées à la qualité de vie autour du bien d'infrastructure, à l'engagement des parties prenantes et de la communauté, à la gestion des ressources naturelles, à la santé des écosystèmes et de la biodiversité, à la résilience climatique et aux émissions de carbone.

Comment l'équité en matière de transport a-t-elle été prise en compte ?

Compte tenu des priorités stratégiques de la FHWA et de l'intérêt du MDOT pour une solution de transport équitable pour tous les usagers des routes à l'étude, la MDOT SHA a intégré des éléments à l'alternative préférée ou s'est engagée à apporter des améliorations supplémentaires, ou encore le promoteur s'est engagé à apporter certaines améliorations dans le cadre de l'accord P3 qui favorisent des options de transport équitables, accessibles et abordables pour tous les usagers des routes à l'étude, y compris les communautés traditionnellement mal desservies, notamment les suivantes. Les éléments énumérés ci-dessous qui ne font pas partie de la conception de base de l'alternative préférée seront documentés dans le ROD ou, s'ils sont dirigés par le développeur, documentés dans l'accord P3 et/ou les mémorandums d'accord afin de garantir leur prise en compte dans le développement du projet.

- Soutenir des options supplémentaires de déplacement abordables et multimodales, notamment:
 - o Déplacement libre de péage pour les nouveaux autobus sur les voies gérées pour un voyage plus rapide et plus fiable.
 - o Voyage sans péage pour les covoiturages avec trois occupants ou plus.
 - o Collaborer avec les comtés de Montgomery, Frederick et Prince George pour étendre les subventions aux tarifs de transport en commun pour les usagers à faibles revenus éligibles.
- Améliorer l'accessibilité au travail, à l'école et à d'autres modes de transport par des aménagements pour les piétons et les cyclistes:
 - o Améliorer les installations pour piétons et cyclistes existantes touchées par l'alternative préférée en les remplaçant en nature ou en les améliorant afin de répondre aux installations recommandées par le plan directeur.
 - o Lorsque la I-495 et la I-270 ou les rampes associées traversent une route et que le pont serait remplacé, les ponts de la ligne principale et des rampes seront rallongés pour répondre à l'empreinte de l'installation du plan directeur sous la structure.
 - o Nouvelles installations pour les piétons et les cyclistes, y compris un sentier polyvalent sur l'ALB.

- o Nouveaux sentiers latéraux à travers le MD 190 sur la I-495.
- o Nouveau trottoir le long de la route Seven Locks pour rétablir le lien historique dans la communauté afro-américaine de Gibson Grove.
- o Améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes et les relier aux aménagements prévus par la ville de Rockville au niveau de la MD 189 et de l'échangeur de la I-270.
- Améliorer la connectivité et la mobilité des transports en commun par :
 - o Des rampes d'accès directes et indirectes reliant les voies gérées aux stations de transport en commun existantes, notamment les stations de métro de Shady Grove, Twinbrook et Rockville et le centre de transport en commun de Westfield Montgomery Mall.
 - o L'augmentation du nombre de quais de bus à la station de métro Shady Grove de la Washington Metropolitan Area Transit Authority (WMATA).
 - o L'augmentation de la capacité de stationnement au centre de transport en commun du Westfield Montgomery Mall.
- Améliorer les installations de transport existantes dans l'ensemble de la Phase 1 Sud pour tous les utilisateurs des routes de l'étude par :
 - o Le remplacement ou la remise en état de tous les ponts existants sur ou au-dessus de la I-495 et de la I-270 dans le corridor de la phase 1 sud.
 - o La remise en état et le repavage des voies à usage général existantes afin de faciliter et de rendre plus sûrs les déplacements de tous les usagers.

TRANSPORT ET CIRCULATION

Quels sont les résultats des analyses finales de la circulation ?

Depuis le SDEIS, des mises à jour des prévisions de circulation et des résultats d'analyse ont été effectuées pour l'alternative 2045 sans construction, sur la base de nouvelles informations liées aux projets de contexte (c'est-à-dire d'autres projets dans la zone d'étude qui devraient être construits d'ici l'année de conception) et des améliorations des prévisions pour répondre aux commentaires reçus dans le cadre du SDEIS. Des prévisions de circulation et des résultats d'analyse ont également été mis à jour pour l'alternative préférée afin de refléter les changements de conception apportés après concertation avec les différentes parties prenantes pour améliorer davantage les opérations et minimiser les impacts sur les biens et l'environnement. Le FEIS présente également une évaluation détaillée des opérations le long des rues transversales et des intersections adjacentes. Voir le **chapitre 4** du présent FEIS et l'**annexe A du FEIS** pour plus de détails.

Les mises à jour de la conception et les améliorations des prévisions apportées à l'alternative préférée depuis le SDEIS montrent des améliorations opérationnelles supplémentaires. Par exemple, il est maintenant prévu que les voies HOT atteignent les vitesses souhaitées de 45 miles par heure (mph) ou mieux pendant les heures de pointe, comme indiqué au **chapitre 4, section 4.3.1**. Les opérations projetées sur la boucle intérieure de la I-495 montrent une amélioration par rapport à l'analyse du SDEIS - la vitesse moyenne dans les voies à usage général pendant l'heure de pointe du soir était de 7 mph dans le SDEIS, alors que l'analyse de la circulation du FEIS montre des vitesses d'environ 15 mph ; la congestion ne

s'étend pas aussi loin en arrière le long de la ligne principale ; et les résultats sont plus cohérents avec ce que le département des transports de Virginie (VDOT) rapportait pour le projet 495 NEXT.

Les résultats de l'évaluation opérationnelle de la circulation pour l'année de conception 2045 pour l'alternative sans construction et l'alternative préférée sont résumés ci-dessous et présentés au **chapitre 4** du présent FEIS et à **l'annexe A du FEIS**.

L'alternative sans construction ne résoudrait aucun des problèmes opérationnels importants rencontrés dans les conditions actuelles et ne serait pas en mesure de faire face à la croissance de la circulation à long terme, ce qui entraînerait des vitesses de déplacement lentes, des retards importants, des temps de déplacement longs et un réseau peu fiable. Par rapport aux résultats de l'étude 2040 sans construction présentés dans le DEIS, les résultats de l'étude 2045 sans construction montrent des retards et des temps de parcours généralement plus élevés sur les routes I-495 et I-270 en raison de la croissance supplémentaire de la circulation prévue entre 2040 et 2045. Cette croissance de la circulation est prévue malgré les projets de transport en commun supplémentaires inclus dans les prévisions pour 2045, qui contribueront à réduire légèrement les retards prévus sur le réseau routier local environnant.

L'alternative préférée devrait apporter des avantages opérationnels significatifs au système même si elle ne prévoit aucune action ou aucune amélioration pour une grande partie de la zone d'étude afin de prévenir et de minimiser les impacts sur l'environnement et les propriétés (**Table ES-2**). Cette alternative augmenterait considérablement le débit à travers l'ALB et sur la section sud de la I-270 tout en réduisant la congestion. Elle permettrait également d'augmenter les vitesses, d'améliorer la fiabilité et de réduire les temps de trajet et les retards sur la majorité de la I-495, de la I-270 et du réseau routier environnant, par rapport à l'alternative sans construction. L'alternative préférée présente une réduction des retards sur les routes locales environnantes, y compris une réduction de 4,8 % des retards quotidiens sur les artères du comté de Montgomery, malgré quelques augmentations localisées de la circulation sur les artères près des échangeurs d'accès aux voies gérées. Bien que l'alternative préférée offre moins d'améliorations en matière d'opérations de circulation par rapport aux alternatives de construction qui incluent les limites d'étude complètes de 48 miles évaluées dans le DEIS (comme les alternatives 9 et 10), elle a été choisie en partie sur la base des commentaires du public et des parties prenantes qui ont indiqué une forte préférence pour l'élimination des impacts sur les propriétés et l'environnement sur le haut et le côté est de la I-495. Il y aurait encore de l'encombrement pendant la période de pointe de l'après-midi sur la I-270 en direction du nord et sur la boucle intérieure de la I-495 pendant l'année de conception 2045, en raison des étranglements situés en aval, à l'extérieur des limites de l'alternative préférée, mais il ne s'aggraverait pas en raison de la mise en œuvre de l'alternative préférée.

Tableau ES-2: Avantages de la circulation de l'alternative préférée vs. L'alternative sans construction pour l'ensemble de la zone d'étude

INDICATEUR	PÉRIODE	AMÉLIORATION
Retard moyen à l'échelle du système Réduction vs. Sans construction	POINTE DU MATIN	13%
	POINTE DE L'APRÈS-MIDI	38%
Retard total du réseau local Réduction vs. Sans construction	QUOTIDIEN	3.5%
Pont de la Légion américaine Augmentation du débit vs. Sans construction	POINTE DU MATIN	25%
	POINTE DE L'APRÈS-MIDI	30%
I-270 à la route Montrose Augmentation du débit vs. Sans construction	POINTE DU MATIN	10%
	POINTE DE L'APRÈS-MIDI	15%

Le FEIS et la demande d'approbation de point d'accès à l'autoroute du MDOT SHA comprennent une évaluation plus détaillée des impacts opérationnels futurs de la ligne principale et des zones localisées de l'alternative préférée. Voir l'**annexe B du FEIS** pour la demande d'approbation de point d'accès à l'autoroute du MDOT SHA. Les possibilités d'améliorer la sécurité et l'exploitation seront évaluées dans le cadre de l'alternative retenue après la conclusion de la NEPA et pendant la conception finale.

Est-ce que l'ajout de nouvelles voies entraînera une augmentation de la demande de transport ?

L'objectif du MDOT SHA n'était pas d'augmenter la demande mais de répondre aux demandes actuelles et prévues. Les demandes actuelles et prévues pourraient être satisfaites par l'ajout de nombreuses nouvelles voies, mais la recommandation finale était de renforcer la capacité par des voies gérées. Cette différence fondamentale est essentielle pour comprendre pourquoi l'analyse de la circulation ne montre qu'une très modeste augmentation de la circulation par la demande induite.

Les voies gérées permettent de mieux réguler la demande globale de transport, y compris la demande induite, grâce à la tarification dynamique. La tarification dynamique signifie qu'à mesure que la demande d'utilisation des voies gérées augmente, le tarif appliqué pour l'accès à ces voies augmente également. La tarification dynamique signifie qu'à mesure que la demande d'utilisation des voies gérées augmente, le tarif appliqué pour l'accès à ces voies augmente également. Cela permet de réguler l'utilisation des voies gérées pour les rendre aptes à fonctionner dans des conditions de quasi-flux et à une vitesse générale d'au moins 45 mph.

L'analyse de la circulation montre qu'il pourrait y avoir une certaine demande induite par ce projet, mais l'impact sera très faible (*moins de 1 % d'augmentation* des véhicules-miles parcourus dans la région) et ces effets sont entièrement pris en compte dans les modèles de circulation régionale utilisés dans l'étude élaborée par le conseil métropolitain des gouvernements de Washington (MWCOG). Même avec une augmentation inférieure à 1 %, les voies gérées proposées réduiraient les retards dus à la congestion régionale et amélioreraient considérablement les temps de trajet sur les I-495 et I-270 dans les limites sud de la phase 1 et sur les routes locales dans toute la zone d'étude. Voir le **FEIS, chapitre 4** et **chapitre 9, section 9.3.4B**.

Quel a été l'impact de la pandémie COVID-19 sur l'étude ?

La pandémie mondiale COVID-19 a eu un impact profond sur la routine quotidienne des gens à travers le monde, affectant la façon dont les résidents du Maryland et les navetteurs régionaux travaillent, voyagent et passent leur temps libre. À court terme, ces changements ont changé la demande de voyage, l'utilisation du transport en commun et les volumes de circulation au cours des années 2020 et 2021 sur toutes les routes du Maryland, y compris les I-495 et I-270. À long terme, les prévisions relatives aux niveaux de circulation et à l'utilisation des transports en commun après la pandémie sont incertaines et il n'existe pas de modèle définitif permettant de prédire si ou comment les changements des schémas de mobilité pendant la pandémie affecteront les projections de circulation à long terme. Pour s'adapter aux impacts permanents et potentiels à long terme de la pandémie sur les déplacements, le MDOT SHA a élaboré un *plan d'analyse et de suivi des déplacements liés à la COVID-19 (FEIS, annexe C)*. Ce plan comportait trois volets : un suivi de l'évolution de la demande en matière de routes et de transports en commun pendant la pandémie ; une recherche de données historiques et de sondages/projections du conseil de recherche des transports et du conseil de planification des transports de la région de la capitale nationale ; et une analyse de sensibilité évaluant plusieurs scénarios "et si" liés à la demande future en matière de trafic en raison des changements potentiels à long terme en matière de télétravail, de commerce électronique et d'utilisation des transports en commun.

Les données de trafic montrent une chute importante des volumes de trafic en avril 2020 après l'émission d'ordres de rester à la maison dans tout le Maryland, avec des volumes de trafic quotidiens sur les routes I-270 et I-495 réduits de plus de 50 % par rapport à avril 2019. Avec le déploiement des vaccins au début de 2021, la baisse correspondante des cas de COVID-19 et la réouverture progressive des écoles et des entreprises, les volumes de trafic ont continué à reprendre et sont revenus à plus de 90 % de la normale en novembre 2021. L'utilisation des transports en commun a été plus lente à se rétablir, avec une baisse de plus de 40 % de l'utilisation des services de la Maryland Transit Administration dans tout l'État par rapport aux niveaux d'avant la pandémie, en octobre 2021. Dans la région métropolitaine, l'utilisation des installations de WMATA est également en forte baisse en octobre 2021 par rapport à octobre 2019. Les déplacements en train de WMATA ont diminué de 73 % les jours de semaine, tandis que les déplacements en bus de WMATA ont diminué de 40 % les jours de semaine, et le stationnement dans les installations de Metro a diminué de 88 % (<https://www.wmata.com/initiatives/ridership-portal/upload/October-2021-Ridership-Snapshot.pdf>).

Alors que la congestion a considérablement diminué sur les routes I-495 et I-270 au début de la pandémie au printemps 2020, une congestion importante était de retour dans la zone d'étude en novembre 2021, approchant les niveaux d'avant la pandémie.

Les prévisions et les résultats pour 2045 présentés dans le **chapitre 4, section 4.3**, sont basés sur des modèles qui ont été élaborés et calibrés avant le début de la pandémie COVID-19 et ont été jugés raisonnables pour être utilisés dans l'évaluation des conditions prévues pour 2045. Cependant, le MDOT SHA reconnaît que les effets résiduels de certains des changements à court terme dans le comportement des voyageurs pourraient être reportés dans le futur. Par conséquent, une analyse de sensibilité a également été réalisée dans le cadre du *plan d'analyse et de suivi des déplacements COVID-19*. La première partie de l'analyse de sensibilité a consisté à modifier les paramètres d'entrée du modèle de prévision régional du MWCOC en fonction des changements enregistrés dans le comportement des voyageurs pendant la pandémie, afin d'évaluer une série de scénarios potentiels à long terme. Cette évaluation a confirmé que le projet serait toujours nécessaire, même si les effets à long terme de la pandémie faisaient partie de la catégorie d'impact élevé, entraînant une demande de trafic inférieure à celle prévue à l'origine. La deuxième partie de l'analyse de sensibilité a consisté à réexécuter les modèles

VISSIM 2045 sans construction et 2045 avec construction qui ont été utilisés pour générer les résultats opérationnels présentés au **chapitre 4, section 4.3** du présent FEIS, mais avec des volumes de demande réduits pour tenir compte des impacts potentiels durables liés à la pandémie. Les résultats ont montré que l'alternative préférée offrirait également des avantages opérationnels significatifs au système dans un scénario de demande réduite.

Ces résultats confirment que les améliorations de la capacité proposées dans le cadre de l'alternative préférée seraient nécessaires et efficaces, même si la demande future change par rapport aux prévisions pré-pandémie, en fonction des impacts potentiels à long terme sur le télétravail, le commerce électronique et l'utilisation des transports en commun qui ne sont pas formellement pris en compte dans les modèles de prévision régionaux actuels.

Voir le **chapitre 4, section 4.5** et l'**annexe C du FEIS** pour plus de détails sur l'impact de la pandémie COVID-19 sur l'étude.

PÉAGE

Pourquoi les nouvelles voies doivent-elles être équipées de péages et pourquoi l'État a-t-il besoin d'un promoteur pour les construire ?

Le MDOT n'a pas les fonds nécessaires pour construire des améliorations de cette ampleur avec un coût estimé à environ 3,75 à 4,25 milliards de dollars comme le coût estimé des améliorations de la phase 1 sud. En outre, même avec les péages pour rembourser les prêts, le MDOT ne dispose pas d'une capacité de cautionnement suffisante pour contracter des prêts pour payer les améliorations. Par conséquent, le MDOT a sélectionné un promoteur par un appel d'offres et a conclu un accord de phase P3 en vertu duquel le promoteur concevra, construira, financera, exploitera et entretiendra les voies gérées pendant une certaine période en utilisant les recettes du péage, une fois le ROD émis. La MDOT SHA resterait propriétaire de toutes les voies de la I-495 et de la I-270 et veillerait à ce que l'autoroute remplisse sa fonction de transport. Pour plus d'informations sur le processus de tarification des péages, voir le **chapitre 3, section 3.1.9**.

Comment les tarifs des péages ont-ils été fixés ?

L'alternative préférée sera conçue pour maintenir des vitesses de 45 mph ou plus⁵ dans les voies HOT, conformément au titre 23 U.S.C. § 129 et 166. L'objectif des voies HOT est de maintenir un trafic fluide et d'utiliser les facteurs de tarification pour influencer le flux de trafic. Dès lors, la fourchette des tarifs de péage a été fixée par le biais d'un processus public, comme le stipule l'article sur les transports, §4-312, du code annoté du Maryland, afin de garantir que les voies HOT fonctionnent selon les paramètres opérationnels établis, qui appliquent les principes économiques de l'offre et de la demande pour influencer l'utilisation des voies HOT. Le promoteur se chargera de fixer les tarifs de péage dans les fourchettes de tarifs établies. Le promoteur devra non seulement veiller à ce que les objectifs d'une circulation fluide soient atteints, mais il devra également couvrir les coûts de conception, d'entretien, de financement et d'exploitation avec les recettes de péage générées. La proposition de fourchette de tarifs de péage approuvée par le conseil d'administration du MDTA en novembre 2021 ne sera appliquée que si un ROD est signé par la FHWA à l'issue de cette étude.

⁵ Si la vitesse moyenne dans les voies gérées tombe en dessous de 45 mph pendant les heures de pointe en semaine pendant 90 % du temps sur une période de 180 jours, la loi fédérale exige que l'autorité publique ayant compétence sur l'installation élabore un plan d'action visant à mettre l'installation en conformité (23 U.S.C. § 166 (d)(2)(B)).

Les fourchettes de tarifs de péage pour la phase 1 sud consistent en des tarifs de péage minimums, des seuils de péage modérés et des tarifs de péage maximums pour les voies HOT. Les tarifs comprennent également des facteurs d'augmentation annuelle afin de s'assurer que les fourchettes de tarifs de péage sont adéquates pour couvrir la durée totale des accords du programme P3. Les tarifs de péage, dans la fourchette fixée, seront établis de manière dynamique, ce qui signifie qu'ils pourront changer jusqu'à toutes les cinq minutes en fonction du volume de trafic ou de la vitesse dans les voies HOT, afin d'offrir aux clients qui choisissent d'utiliser les voies HOT et de payer un péage, un voyage plus rapide et plus fiable. Les tarifs de péage effectifs changeront en fonction du trafic en temps réel dans chaque segment de péage. Les clients paieront le tarif de péage en vigueur lorsqu'ils entreront dans les voies gérées, sans tenir compte des changements de tarif de péage qui se produisent dans n'importe quel segment de péage pendant leur voyage.

Les fourchettes de tarifs de péage ne s'appliqueront qu'aux voies HOT ; les voies à usage général gratuites existantes ne seront pas soumises à péage. En outre, les tarifs approuvés prévoient des réductions pour les véhicules admissibles, tels que les véhicules HOV 3+ (y compris les covoiturages), les bus et les motos. Le MDTA reconnaît que les véhicules admissibles au programme HOV doivent être exempts de péage en vertu du Title 23 Code des États-Unis 166 ; toutefois, le MDTA utilise le terme "réduction" pour désigner tous les véhicules dont le tarif de péage est inférieur au tarif de péage standard.

PROCHAINES ÉTAPES

Quelles sont les prochaines étapes de l'étude ?

Après une période de disponibilité pour le FEIS, il est prévu que la FHWA délivre un ROD. Le ROD consignera les engagements à respecter pendant la conception finale et la construction. Le ROD documentera l'approbation par la FHWA de l'alternative choisie et de l'évaluation finale de la section 4(f). Le ROD conclura le processus NEPA.

Est-ce que des avantages supplémentaires pour l'environnement et la communauté seront pris en compte dans la conception ?

Suivant le processus NEPA, le promoteur continuera à prévenir et à minimiser les impacts tout au long du reste du processus de conception, dans la mesure du possible. Des incitations financières ont été ajoutées aux dispositions techniques du promoteur pour encourager la prévention et la minimisation des impacts sur les zones humides, les cours d'eau, les forêts et les parcs. La MDOT SHA et le promoteur élaboreront un plan de gestion environnementale et un plan de conformité environnementale.

En vue de soutenir les objectifs de la collectivité, de l'environnement et de la durabilité, le promoteur élaborera un plan de durabilité pour le projet et fera des efforts de bonne foi pour obtenir, au minimum, un prix d'or tel que reconnu par le système d'évaluation Envision™ des infrastructures durables de l'ISI et viser un prix de platine. Le plan de durabilité comprendra des actions liées à la qualité de vie autour du bien d'infrastructure ; à l'engagement des parties prenantes et de la communauté, à la gestion des ressources naturelles, à la santé des écosystèmes et de la biodiversité, à la résilience climatique et aux émissions de carbone.

En outre, comme indiqué dans les sections précédentes, le promoteur s'est engagé à apporter d'autres améliorations communautaires et environnementales. Voir le **chapitre 7, section 7.3** pour une liste des engagements pris par le promoteur dans le cadre de l'accord P3.

Quels sont les permis fédéraux, étatiques et locaux nécessaires ?

En plus de la conformité à la NEPA, plusieurs permis et approbations sont en cours de coordination parallèlement à la préparation de cet FEIS. **Table 5-56 Au chapitre 5, la section 5.25** résume les permis, autorisations et approbations fédéraux, étatiques et locaux qui seront probablement nécessaires en fonction des hypothèses de conception actuelles de l'étude et des impacts associés.

PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ (P3)

Qu'est-ce qu'un P3 ?

Un P3 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 entreprises privées. Le P3 vise à exploiter l'expertise, l'innovation et le financement du secteur privé pour fournir une infrastructure publique au profit du propriétaire public et des utilisateurs de l'infrastructure. Le P3 cherche à 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. Les fonctions liées à un accord P3 peuvent inclure la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien d'une installation de transport.

Le conseil des travaux publics du Maryland (BPW) a approuvé une désignation P3 pour le programme P3 I-495 & I-270 en juin 2019 et a accordé une approbation supplémentaire en janvier 2020. Les approbations ont permis à la MDOT SHA de recourir à un processus P3 progressif pour concevoir, construire, financer, exploiter et entretenir la phase 1 du programme P3 : la I-495 du sud de l'ALB à la I-270 et la I-270 de la I-495 à la I-70.

L'étude sur les voies gérées de la I-495 et de la I-270 fait partie du programme P3, et l'alternative préférée s'aligne sur les limites sud de la phase 1 qui s'étendent de la I-495 au sud de l'ALB à la I-270, et sur la I-270 de la I-495 à la I-370. En août 2021, conformément à la loi du Maryland, le MDOT et le MDTA ont obtenu l'approbation du BPW pour attribuer l'accord P3 de la phase 1 au promoteur de la phase. Dans le présent FEIS, le promoteur de la phase est appelé le promoteur.

Quel est le rôle et la responsabilité du promoteur de la phase ?

Le promoteur de la phase travaille en collaboration avec le MDOT, le MDTA et les parties prenantes sur le travail de pré-développement de la phase 1 sud, y compris l'avancement de la conception préliminaire et les activités de diligence raisonnable pour minimiser davantage les impacts et réduire les risques du projet. Au cours des travaux de pré-développement menant au FEIS, le promoteur de la phase s'est concentré sur le perfectionnement du concept de conception préliminaire et sur la prévention et la réduction des impacts sur les ressources environnementales, les communautés, les propriétés, les services publics et autres fonctions.

Parallèlement aux travaux de pré-développement, le promoteur de la phase a lancé un appel d'offres pour sélectionner les entrepreneurs de conception-construction qui sous-traiteront avec lui la conception finale et la construction de l'ensemble de la phase 1 sud, une fois le ROD émis. Le promoteur de la phase 1 sud sera responsable de la conception finale globale, de la construction, du financement, de l'exploitation et de l'entretien de l'ensemble de la phase 1 sud.

2 HOT MANAGED LANES IN EACH DIRECTION	2 VOIES GÉRÉES À CHAUD DANS CHAQUE DIRECTION
NO IMPROVEMENTS	AUCUNE AMÉLIORATION
I-495 from the George Washington Memorial Parkway to west of MD 187	I-495 de la route George Washington Memorial à l'ouest de MD 187
I-495: American Legion Bridge (Looking north towards Maryland)	I-495: Pont de la Légion Américaine (regardant vers le nord en direction du Maryland)
Exit and entrance levels provide access to the High-Occupancy Toll Lanes from the George Washington Memorial Parkway	Les voies de sortie et d'entrée permettent d'accéder aux voies à péage à forte densité d'occupation depuis la route George Washington Memorial
Location for shared-use path on ALB	Emplacement du sentier polyvalent sur l'ALB
I-495 west of MD 187 to west of MD 5 – NO ACTION AT THIS TIME	I-495 à l'ouest du MD 187 jusqu'à l'ouest du MD 5 - PAS D'ACTION POUR LE MOMENT
I-270 from I-495 to I-370	I-270 de I-495 à I-370
Approx. 138' – 146'	Env. 138' - 146'
Approx. 218' – 222'	Env. 218' - 222'