



Pour diffusion immédiate : 12/5/2023

GOUVERNEURE KATHY HOCHUL

**LA GOUVERNEURE HOCHUL ANNONCE QUE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE FINALE DU PROGRAMME DE PÉAGE DU QUARTIER CENTRAL DES AFFAIRES ET LE DOCUMENT DE « CONSTAT D'ABSENCE D'IMPACT MAJEUR » SONT DÉSORMAIS DISPONIBLES**

*Une étape importante du processus d'autorisation du premier programme national de péage dans le quartier central des affaires ; ce programme devrait améliorer la qualité de l'air dans la région, remédier au grave problème de circulation de la ville de New York et fournir des fonds d'investissement indispensables pour les transports en commun.*

*Les nouvelles évaluations environnementales s'appuient sur les engagements pris à l'égard des communautés concernées par la justice environnementale*

*La publication des documents marque le début d'une période de 30 jours au cours de laquelle les documents sont officiellement mis à la disposition du public*

*La commission de révision de la mobilité du trafic prépare des recommandations relatives aux tarifs et à la structure des péages*

Département des transports de l'État de New York Le gouverneur Kathy Hochul a annoncé aujourd'hui que l'autorité de transport métropolitaine (Metropolitan Transportation Authority), le département des transports de l'État de New York (New York State Department of Transportation) et le département des transports de la ville de New York (New York City Department of Transportation) ont publié le rapport final d'évaluation environnementale du programme de péage du quartier central des affaires, ainsi qu'un document préliminaire intitulé « Constat d'absence d'impact majeur (Finding of No Significant Impact) », préparé par l'administration fédérale des autoroutes (Federal Highway Administration).

« Il s'agit d'une étape importante, qui nous rapproche d'un avenir où les New-Yorkais jouiront d'un air plus pur, de meilleurs transports en commun et de moins de circulation dans nos rues », **a déclaré la gouverneure Hochul** « Ce programme est essentiel pour assurer le succès de la ville de New York à long terme, garantissant que nos navetteurs et nos entreprises puissent se développer et prospérer. »

Cette publication marque également le début d'une période de 30 jours au cours de laquelle les documents sont officiellement mis à la disposition du grand public en ligne, [ici](#). Les personnes qui préfèrent une version papier peuvent les consulter aux endroits indiqués sur le site web. À l'issue de ce délai de 30 jours, l'administration fédérale des autoroutes (FHWA) prendra une décision définitive, achevant ainsi son étude des répercussions potentielles sur l'environnement liées à l'autorisation du programme de péage dans le quartier central des affaires. Une fois l'accord de péage conclu avec l'administration fédérale des autoroutes, le péage pourrait démarrer au maximum 310 jours plus tard, période durant laquelle les entrepreneurs doivent concevoir, construire, tester et mettre en service le dispositif de péage.

Au cours de cette période, une commission de révision de la mobilité du trafic (Traffic Mobility Review Board - TMRB), composée de six membres, établira des recommandations sur les tarifs de péage, ainsi que sur les éventuels remises, crédits de passage et/ou exemptions. Ces recommandations seront présentées au conseil d'administration de la MTA, agissant en sa capacité légale de conseil d'administration de l'autorité du pont et du tunnel de Triborough (Triborough Bridge and Tunnel Authority), l'agence de la MTA qui percevra les péages. Après le dépôt et la publication des propositions de structure de péage et une période de consultation auprès du public, la MTA organisera une séance publique avant d'adopter un système de péage.

**Le maire de New York, Eric Adams, a déclaré :** « Le gouvernement fédéral a donné son accord à la tarification de la congestion, et nous sommes prêts à le mettre en œuvre correctement. Il ne s'agit pas seulement de réduire les embouteillages. Il s'agit d'un investissement dans notre système de transport en commun et d'un assainissement de l'air dans les communautés les plus polluées. Pour construire un meilleur avenir, il faut s'assurer que le progrès profite à tout le monde et que les conséquences ne pèsent pas sur les communautés les plus négligées. Ce projet servira tous les New-Yorkais et ne laissera personne pour compte. Je tiens à remercier le secrétaire américain aux transports, M. Buttigieg, la gouverneure, Mme Hochul, le député, M. Torres, et tous les militants qui ont mis le pied sur l'accélérateur pour faire avancer les choses. »

**Janno Lieber, président-directeur général de la MTA, a déclaré :** « La tarification de la congestion se traduit par une réduction du trafic, des rues plus sûres, un air plus pur, davantage d'opportunités économiques et de meilleurs transports en commun. »

**Marie Therese Dominguez, commissaire au département des transports de l'État de New York, a déclaré :** « Le département des transports de l'État, en collaboration avec le MTA et le NYCDOT, apprécie vivement la diligence de la FHWA en ce qui concerne la certification de cette évaluation environnementale du programme de péage du centre d'affaires. Ce fut un processus rigoureux accompagné d'un solide engagement du public et, bien qu'il reste encore du travail à faire, nous continuerons à collaborer avec nos partenaires et la communauté pour faire progresser ce processus. »

**Ydanis Rodriguez, commissaire du département des transports de la ville de New York, a déclaré :** « La tarification de la congestion permettra d'améliorer notre qualité de vie, de faire circuler plus rapidement les bus, de rendre nos rues plus sûres et notre air plus pur. Il s'agit d'une étape essentielle dans la mise en œuvre d'un programme axé sur l'équité et la justice environnementale. Nous sommes fiers de participer à la tarification de la congestion et nous nous réjouissons de continuer à collaborer avec nos partenaires au niveau de la ville, de l'État et du gouvernement fédéral pour faire évoluer le premier programme de ce type aux États-Unis. »

**Le représentant Ritchie Torres a déclaré :** « Dès mon entrée en fonction, j'ai plaidé en faveur de la tarification de la congestion dans l'espoir de réduire les embouteillages, d'améliorer la qualité de l'air, de réduire la prévalence de l'asthme et de stabiliser le MTA, l'élément vital de la plus grande ville des États-Unis. Toutefois, j'ai affirmé que tout projet de tarification de la congestion devait reconnaître et respecter les besoins uniques du Bronx en matière d'environnement et de santé publique. Je suis fier d'avoir réussi à obtenir 155 millions de dollars sur cinq ans pour de nouveaux investissements visant à réduire sensiblement la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre, et notamment le remplacement des unités de réfrigération des camions diesel, la construction d'infrastructures pour les véhicules électriques, le développement de programmes de lutte contre l'asthme dans les écoles, la rénovation des parcs et des espaces verts locaux, et l'amélioration du contrôle de la qualité de l'air. Je remercie la gouverneure Hochul, le président de la MTA, M. Lieber, le maire Adams et l'administration de M. Biden d'avoir prêté attention aux préoccupations de notre communauté et de s'être joints à moi pour faire avancer un plan de tarification de la congestion équitable du point de vue environnemental, qui permettra de commencer à inverser la longue histoire déplorable du racisme environnemental dans le Bronx et au-delà. »

**Le représentant Jerrold Nadler a déclaré :** « L'approbation de la tarification de la congestion par le FWHHA est une victoire pour les New-Yorkais qui luttent pour un air plus pur, des rues plus sûres et de meilleurs transports en commun. Je me suis mobilisé en faveur de la tarification de la congestion dès sa création, car c'est le meilleur moyen de supprimer les voitures de nos routes surchargées et de nous permettre de réimaginer nos rues en créant des espaces verts pour les parcs, des pistes cyclables protégées et des voies de bus réservées, afin que les trajets domicile-travail soient plus rapides et plus efficaces. Je suis fier d'avoir contribué à faire de New York la première ville du pays à mettre cette approche en place, ce qui permettra à la MTA de bénéficier d'un financement dont elle a cruellement besoin. Maintenant que le gouvernement fédéral a autorisé ce programme, je me réjouis de poursuivre mon partenariat avec la MTA, le comité de révision de la mobilité du trafic et les responsables locaux afin de mettre en œuvre sans tarder la tarification de la congestion. »

**Le représentant Dan Goldman a déclaré :** « La ville de New York est prête à servir de modèle à toute la nation et à ouvrir la voie vers des améliorations cruciales en matière de qualité de l'air et de système de transport public grâce à la tarification de la

congestion. Cette méthode, qui a fait ses preuves et qui est d'une importance capitale, réduira la circulation, sera respectueuse de l'environnement, améliorera nos infrastructures de transport et rendra nos rues plus sûres. La tarification de la congestion est sur le point de devenir la loi à New York et ouvre la voie à l'avenir de notre ville. Agissons maintenant. »

**Le représentant Adriano Espaillat a déclaré :** « Je suis heureux que l'autorité de transport métropolitaine (MTA), le département des transports de l'État de New York (NYSDOT) et le département des transports de la ville de New York (NYCDOT) aient publié le rapport final d'évaluation environnementale du programme de péage du quartier central des affaires. Nous devons absolument continuer à évaluer tous les aspects du programme de péage pendant cette période délicate. Je me réjouis de poursuivre ma collaboration avec ces organismes au niveau fédéral afin d'assurer le succès du déploiement de ce programme en tenant compte de l'avis des parties prenantes et de garantir des informations actualisées essentielles aux travailleurs new-yorkais. »

**La sénatrice d'État Liz Krueger a déclaré :** « Ceux d'entre nous qui vivent et travaillent à Manhattan connaissent très bien les effets négatifs des embouteillages sur leur vie quotidienne - la pollution de l'air, le bruit, les dangers que représentent nos rues encombrées pour les piétons, et la frustration d'être bloqués dans les embouteillages lorsque nous devons utiliser une voiture ou un taxi. Nous connaissons également les avantages des transports en commun bien financés, fiables et rapides. La tarification de la congestion est une méthode éprouvée qui permettra de limiter les embouteillages, d'améliorer la qualité de vie des habitants de Manhattan et de fournir des fonds indispensables pour financer les métros et les bus dont la grande majorité des New-Yorkais dépendent tous les jours. Je suis heureuse de voir que ce projet progresse enfin, avec plusieurs autres occasions de recueillir l'avis du public, et j'attends avec impatience la mise en œuvre complète du projet dès que possible. »

**Le sénateur d'État Brad Hoylman-Sigal a déclaré :** « En 2019, la tarification de la congestion était une idée qui avait fait son temps. En 2023, elle est plus que nécessaire. Je suis fier d'avoir voté en faveur du premier programme national de péage dans le quartier central des affaires, car ce programme permettra d'améliorer les transports en commun pour tous les New-Yorkais, d'assainir l'air et de réduire le bruit des rues pour mes électeurs, et de faciliter la vie de tous les usagers de la route. Je remercie la gouverneure Hochul et la MTA d'avoir publié rapidement le rapport final d'évaluation environnementale afin que nous puissions enfin mettre en œuvre ce programme essentiel. »

**Mark Levine, président de l'arrondissement de Manhattan, a déclaré :** « Le nombre de propriétaires de voitures à Manhattan est l'un des plus bas du pays, mais la circulation y est l'une des plus mauvaises. La tarification de la congestion permettra de réduire le nombre de véhicules dans les rues tout en apportant au système de transport public les fonds dont il a désespérément besoin. La MTA prend des dispositions importantes pour s'assurer qu'il n'y ait pas de conséquences négatives majeures, ce qui

est un grand pas en avant. Mais il reste encore des détails à régler, et j'encourage donc les New-Yorkais à participer à la procédure de consultation publique. C'est maintenant qu'il faut veiller à ce que ce programme soit conçu pour réussir. »

**Steven Rubenstein, président de l'Association for a Better New York, a déclaré :**

« Nous félicitons la MTA d'avoir franchi ces étapes importantes en vue de l'approbation et de la mise en œuvre de la tarification de la congestion, attendue depuis longtemps. Pour que la ville et ses entreprises puissent se développer, les New-Yorkais doivent pouvoir compter sur des transports en commun fiables et sur des rues qui ne soient pas constamment embouteillées. La tarification de la congestion rendra notre région plus compétitive sur le plan économique, plus durable et plus agréable à vivre. »

**Rachael Fauss, conseillère politique en chef de Reinvent Albany, a déclaré :**

« Nous pensons que l'annonce faite par le gouvernement fédéral de l'approbation préliminaire de la tarification de la congestion est une excellente nouvelle pour les New-Yorkais. Nous attendons avec impatience que la gouverneure Hochul continue à faire preuve de fermeté pour s'assurer que le programme démarre dès que possible afin de dégager les 15 milliards de dollars de financement nécessaires pour le plan d'investissement de l'autorité des transports de New York (MTA). Il est maintenant temps que le comité de révision de la mobilité du trafic fasse valoir les faits et son bon sens pour recommander des tarifs de péage au conseil d'administration de la MTA et mettre la loi sur la tarification de la congestion en pratique. »

**Lisa Daglian, directrice exécutive du Comité consultatif permanent des citoyens auprès de la MTA, a déclaré :**

« La lettre de suffisance juridique et les mesures d'atténuation de la FHWA détaillées dans le rapport final d'évaluation environnementale et dans le projet de FONSI indiquent que la tarification de la congestion est en bonne voie. Cette première étape en vue d'une région bénéficiant de plus d'investissements dans les transports en commun, d'une réduction du trafic et d'une meilleure qualité de l'air est une grande victoire pour les usagers et les millions d'autres personnes - y compris les automobilistes - qui bénéficieront de la tarification de la congestion. Nous félicitons l'USDOT, la gouverneure Hochul, la MTA et ses partenaires, le NYS DOT et le NYC DOT, d'avoir fait preuve d'autant de rigueur pour veiller à ce que des mesures d'atténuation soient mises en place afin de remédier aux impacts potentiels sur l'équité évoqués au cours du processus de révision, notamment des remises pour les conducteurs à faibles revenus, des limites sur les tarifs appliqués aux taxis et aux véhicules de location, ainsi que des améliorations de la qualité de l'air, afin de favoriser les communautés concernées par la justice environnementale, en particulier dans le Bronx. Si New York montre l'exemple, d'autres suivront. »

**Tom Wright, président et directeur général de la Regional Plan Association, a déclaré :**

« Depuis des décennies, la ville de New York est confrontée à d'énormes embouteillages qui polluent l'air que nous respirons, saturent nos routes, nuisent à nos communautés et entravent notre économie. Cette situation n'a fait qu'empirer depuis la pandémie de COVID, car de plus en plus de navetteurs ont opté pour la voiture individuelle. Avec la publication de l'évaluation environnementale de la

tarification de la congestion, nous nous rapprochons d'une solution à ce problème et de la mise en œuvre d'une politique qui bénéficiera aux conducteurs, aux usagers des transports en commun et aux communautés. La RPA félicite la gouverneure Hochul et la MTA d'avoir franchi cette étape importante et nous sommes impatients de collaborer avec la MTA, la ville de New York et toute la région des trois États pour veiller à ce que le programme réalise son plein potentiel en limitant les incitations au shopping des péages, en limitant les exemptions et en finançant des mesures d'atténuation. Si elle est bien appliquée, la tarification de la congestion se traduira par une ville et une région plus saines, des financements essentiels pour la modernisation et l'amélioration des transports en commun, et une région plus prospère. »

**Elizabeth Adams, directrice exécutive adjointe des affaires publiques de Transportation Alternatives, a déclaré :** « La tarification de la congestion est une victoire pour tous, que vous vous déplaçiez à pied, à vélo, en transport en commun ou même en voiture dans le quartier central des affaires. Le gouvernement fédéral ayant donné son feu vert, il est temps que l'État de New York adopte sans tarder la tarification de la congestion et prenne dès aujourd'hui des mesures pour récupérer définitivement cet espace accordé aux voitures. Quand nos rues ne seront plus aussi encombrées, nous pourrions aménager des rues qui serviront vraiment les habitants de New York - avec plus d'espaces verts, de meilleurs transports en commun et un air plus pur. »

**Betsy Plum, directrice exécutive de la Riders Alliance, a déclaré :** « Les usagers sont ravis que la gouverneure Kathy Hochul dispose enfin de tous les pouvoirs lui permettant de lever des fonds pour rénover notre métro et assurer le service fiable et accessible que tous les New-Yorkais méritent. Avec des années de retard, les usagers des transports en commun ne le savent que trop bien, le gouvernement fédéral a enfin décidé que des millions de New-Yorkais, de navetteurs et de visiteurs de notre ville pouvaient enfin profiter de bonnes choses. La tarification de la congestion est la principale source de financement pour améliorer les signaux du métro qui provoquent des retards chroniques, acheter de nouvelles voitures de métro fiables et ultramodernes et installer de nouveaux ascenseurs dans les stations pour accueillir tous les New-Yorkais sur le réseau. La tarification de la congestion permettra également de réduire les embouteillages qui entraînent un gaspillage estimé à 20 milliards de dollars par an, que les familles doivent absorber en achetant des biens et des services plus chers, et qui font ralentir nos bus considérablement. Les arguments en faveur de la tarification de la congestion, avec tous ses avantages, ne pourraient pas être plus solides qu'ils ne le sont aujourd'hui. »

**Mary Barber, directrice du Fonds de défense de l'environnement (Environmental Defense Fund) pour l'État de New York et le New Jersey, a déclaré :** « Nous sommes heureux que le mécanisme d'approbation du programme de tarification des encombrements de la ville de New York par le gouvernement fédéral permette à la ville de faire un pas de plus pour soulager les embouteillages, réduire les émissions et financer les travaux de modernisation essentiels du réseau de transport en commun de New York. La tarification de la congestion est une politique fondamentale en faveur de l'avenir durable de New York. Nous comptons sur le leadership soutenu de la

gouverneure Hochul en matière de climat et d'énergie propre pour veiller à ce que ce programme soit mis en œuvre rapidement et qu'il s'accompagne d'autres mesures complémentaires, telles que l'électrification des camions et des bus, qui accordent la priorité aux communautés défavorisées et garantissent qu'elles en tirent profit. »

**Renae Reynolds, directrice exécutive de la Tri-State Transportation Campaign, a déclaré :** « La tarification de la congestion sera très bénéfique pour notre ville et notre région. Les mesures d'atténuation annoncées par la MTA et le gouverneur Hochul nous encouragent. Leur mise en œuvre, notamment le développement de l'infrastructure d'électrification et la réduction importante des émissions de diesel dans les communautés concernées par la justice environnementale, comme le sud du Bronx, nous aidera à poursuivre nos efforts en faveur d'une région équitable, durable, saine et agréable à vivre. »

**Alex Matthiessen, fondateur et directeur de la campagne Move NY, a déclaré :** « L'approbation par le gouvernement fédéral de la tarification de la congestion est une grande victoire pour la région métropolitaine de New York et pour l'ensemble du pays, puisque d'autres villes cherchent à adopter ce programme innovant pour réduire le trafic et renforcer les transports en commun. Il est particulièrement important de noter que New York s'est engagé à mettre en place un ensemble de mesures d'atténuation, qui devrait permettre de relancer un effort de longue date visant à créer une ville de New York plus équitable, plus juste et plus durable. »

**Jon Orcutt, directeur du plaidoyer de Bike New York, a déclaré :** « Bike New York se félicite des progrès réalisés en matière de tarification de la congestion et se réjouit à l'avance de la mise en œuvre du système et de la réduction du trafic dont le quartier central des affaires de New York et ses environs ont tant besoin. La tarification de la congestion a eu un impact très positif sur la sécurité des rues à Londres, et nous pourrions bénéficier de cette aide à New York aujourd'hui. »

### **Le rapport final d'évaluation environnementale s'appuie sur les engagements pris à l'égard des communautés concernées par la justice environnementale**

Ensemble, la MTA et les deux ministères des transports s'engagent à investir 207,5 millions de dollars sur cinq ans dans des mesures d'atténuation visant principalement les communautés et les populations concernées par la justice environnementale (EJ). Cette somme couvre 47,5 millions de dollars réservés à une nouvelle réduction pour les personnes à faibles revenus et 5 millions de dollars pour un contrôle supplémentaire de la circulation, de la qualité de l'air et des stations de transport en commun.

Comme l'indique l'évaluation environnementale finale, les mesures d'atténuation permettraient de remédier aux éventuels effets néfastes sur les communautés concernées par la justice environnementale. Les nouveaux engagements pris dans l'évaluation environnementale finale sont les suivants :

- Un programme de réduction pour les conducteurs à faibles revenus prévoit une remise de 25 % pour les conducteurs fréquents à faibles revenus sur le plein tarif du péage

CBD E-ZPass au-delà des 10 premiers trajets de chaque mois civil (à l'exclusion des trajets de nuit)

- Les taxis et les véhicules de location ne devront acquitter le péage qu'une seule fois par jour.

- Mesures d'atténuation régionales

- Offrir une remise d'au moins 50 % par rapport au tarif des heures de pointe pour les camions et les autres véhicules entre minuit et 4 heures du matin

- Elargir le programme « Clean Trucks » du ministère des transports de New York afin de remplacer plus rapidement les vieux camions diesel par des véhicules à plus faibles émissions

- Elargir le programme de livraison en dehors des heures ouvrables du ministère des transports de la ville de New York

- Mesures d'atténuation locales

- Moderniser les véhicules frigorifiques (TRU) du marché de Hunts Point en remplaçant le diesel polluant par du diesel hybride propre

- Développer les infrastructures de recharge des camions électriques

- Rénover les parcs et développer les barrières végétales le long des autoroutes dans les communautés EJ

- Installer des systèmes de filtration de l'air dans les écoles situées à proximité des autoroutes

- Développer le programme de gestion des cas d'asthme du département de la santé et de l'hygiène mentale de New York dans les écoles et créer un nouveau centre de traitement de l'asthme au Bronx

La commission de révision de la mobilité du trafic peut recommander des politiques relatives aux remises et aux exemptions qui dépassent les engagements pris dans le cadre de l'évaluation environnementale.

Ces engagements s'inscrivent dans le prolongement des engagements précédemment énoncés, notamment la priorité accordée à l'électrification des dépôts de bus situés dans les communautés EJ du Bronx et de l'Upper Manhattan, la mise en place d'un crédit d'impôt pour les résidents du CBD à faible revenu dont le revenu brut ajusté est inférieur à 60 000 dollars et l'élimination de la taxe de 10 dollars relative au dépôt de la vignette E-ZPass. Pour obtenir la liste complète des engagements, cliquez [ici](#).

### **Avantages du programme**

Sur l'ensemble des 28 comtés concernés par cette évaluation environnementale, il ressort que, parmi les personnes qui se rendent au travail dans le Quartier Central des Affaires (CBD) de Manhattan, seules 11 % se déplacent en voiture et 85 % utilisent les transports en commun. En réduisant les embouteillages et en créant des revenus au profit des transports publics, le programme bénéficierait à des millions de personnes au quotidien. Grâce au nouvel ensemble de mesures d'atténuation, le programme investira également de façon importante dans la qualité de l'air au sein des communautés concernées par la justice environnementale.

**Moins d'embouteillages.** New York fait partie des villes les plus encombrées aux États-Unis. Les rues encombrées ralentissent les bus, retardent les livraisons, augmentent les frais des entreprises et détériorent notre qualité de vie. L'évaluation environnementale estime que le nombre de véhicules pénétrant dans le quartier central des affaires diminuera d'environ 15 à 20 %, soit 110 000 à 143 000 véhicules de moins par jour, c'est-à-dire à peu près le nombre de véhicules qui empruntent aujourd'hui le pont de Brooklyn pour accéder à Manhattan.

Les bus de la ville de New York desservent une plus grande proportion de ménages à faibles revenus et de minorités que les autres modes de transport, y compris le métro. Depuis 2010, la vitesse des bus locaux a diminué de 28 % dans le quartier central des affaires et les bus de la ligne Select à Manhattan sont 19 % plus lents que les bus de la ligne Select dans les autres arrondissements. Alors que les initiatives actuelles de la MTA, telles que le réaménagement du réseau de bus, ont permis une amélioration en termes de vitesse, la tarification de la congestion permettrait non seulement d'améliorer les temps de trajet pour les services de bus, mais aussi pour les services de transport adapté.

**Un système de transport en commun plus équitable et plus accessible.** Le programme générerait des revenus nets suffisants pour réunir une somme de 15 milliards de dollars en faveur du programme d'investissement 2020-2024 de la MTA, qui inclut des projets de transformation. Le réseau de transport en commun de la MTA, et en particulier le réseau de bus, favorise l'équité en desservant les communautés à faibles revenus et les minorités. Le financement permettrait à la MTA de respecter son calendrier ambitieux en matière d'amélioration de l'accessibilité et d'effectuer les travaux de réparation nécessaires sur un réseau de transport qui date de plus d'un siècle.

**Un avenir plus sain et plus durable.** Un avenir plus sain et plus durable. La tarification de la congestion améliorerait la qualité de l'air au niveau régional grâce à la mise en œuvre d'un des plans les plus complets de la région en faveur d'un avenir plus vert. L'évaluation environnementale a révélé, dans tous les scénarios de péage, une diminution générale du nombre de véhicules-miles parcourus dans le quartier central des affaires et dans toute la région, et que le programme encouragerait certains navetteurs à délaissier leur véhicule au profit des transports en commun.

### **Sensibilisation et engagement communautaire d'une ampleur exceptionnelle**

Au cours du processus d'évaluation environnementale, les partenaires du projet ont organisé 19 séances de sensibilisation, dont neuf étaient centrées sur les communautés concernées par la justice environnementale, 10 réunions avec les groupes de travail des parties prenantes et les groupes consultatifs techniques en matière de justice environnementale, et six audiences publiques après la publication de la version préliminaire de l'évaluation environnementale en août 2022. Près de 950 intervenants ont participé aux premières sessions de sensibilisation et aux audiences publiques. D'autres réunions se sont tenues séparément à l'intention des élus, des

conseils communautaires, des militants du transport en commun et de l'environnement, et d'autres parties intéressées.

La MTA et les deux départements des transports ont reçu et répondu à plus de 22 000 commentaires individuels et à plus de 55 000 formulaires. Les vidéos des audiences publiques ont été visionnées plus de 25 000 fois.

### **La zone couverte au cours de l'évaluation environnementale**

Intégrant et documentant tous les avis du public, l'évaluation environnementale finale analyse l'impact du péage dans le district central des affaires sur les embouteillages, les transports en commun, la qualité de l'air et de nombreux autres indicateurs environnementaux dans 28 comtés de l'État de New York, du New Jersey et du Connecticut. La zone concernée par cette évaluation représente 22 millions de personnes, dont 12,3 millions de résidents de communautés concernées par la justice environnementale, ainsi que cinq nations tribales.

L'évaluation environnementale porte sur les conséquences en termes de trafic et de transports en commun d'un réseau de transport régional représentant 28,8 millions de trajets par jour ouvrable moyen, 61 000 points de liaison autoroutière, 4 600 zones d'analyse du trafic, 44 267 arrêts de bus ou stations de transport en commun, 4 170 lignes de transport en commun et plus d'une douzaine de prestataires de transport en commun en plus de la MTA, notamment NJ TRANSIT, PATH, les ferries et les services de bus régionaux tels que Westchester County Bee-Line, NICE, et Suffolk County Transit.

### **Historique du programme de péage du quartier central des affaires**

Adopté par l'État en avril 2019, le programme de péage du quartier central des affaires s'inspire des programmes de tarification de la congestion urbaine mis en place dans le monde entier afin de remédier aux embouteillages et de générer les recettes nécessaires pour améliorer les transports publics. Le programme prévoit un péage pour tous les véhicules circulant à Manhattan au sud de la 60e rue incluse, sauf pour le trafic de transit sur Franklin D. Roosevelt Drive, West Side Highway, Battery Park Underpass et les portions de chaussée du Hugh L. Carey Tunnel reliant West Street.

###

Informations supplémentaires disponibles sur le site Web [www.governor.ny.gov](http://www.governor.ny.gov)  
État de New York | Executive Chamber | [press.office@exec.ny.gov](mailto:press.office@exec.ny.gov) | 518.474.8418