

## Sommaire des fiches :

- Fiche-action 1 : Renforcer les contrôles de vitesse sur la section d'A7 à 90 km/h
- Fiche-action 2 : Renforcer les contrôles des Poids Lourds
- Fiche-action 3 : Éviter la formation de congestion au droit de la zone agglomérée de Valence par des mesures d'exploitation
- Fiche-action 4 : Prescrire le PPA après s'être assuré que c'est un outil adapté pour traiter le cas spécifique de l'agglomération de Valence
- Fiche-action 5 : Lancer une étude sur l'amélioration de l'insertion environnementale de l'A7
- Fiche-action 6 : Étude sur l'opportunité de créer un différentiel VL/PL
- Fiche-action 7 : Mettre en œuvre les conclusions de l'étude sur l'amélioration de l'insertion environnementale de l'A7
- Fiche-action 8 : Réaménagement de l'insertion de la LACRA sur l'A7 à Valence Sud et de la sortie de l'aire de Portes les Valence dans le sens Nord-Sud
- Fiche-action 9 : Passer au bus électrique dans le centre de Valence
- Fiche-action 10 : Développer l'autopartage dans l'agglomération de Valence
- Fiche-action 11 : Densifier le réseau de bornes de recharges électriques sur l'agglomération
- Fiche-action 12 : Poursuivre la réalisation du BHNS entre Valence ville et Rovaltain
- Fiche-action 13 : Création de deux parcs relais en périphérie de l'agglomération
- Fiche-action 14 : Optimiser l'offre de places de stationnement
- Fiche-action 15 : Abaisser les vitesses sur le réseau urbain structurant de l'agglomération
- Fiche-action 16 : Plantation d'arbres le long de l'A7
- Fiche-action 17 : Achever le BHNS entre Valence Sud et Rovaltain
- Fiche-action 18 : Ne pas étendre les zones urbanisées les plus exposées à la pollution

## Fiche action 1

<b>Renforcer les contrôles de vitesse sur la section d'A7 à 90 km/h</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	accompagnement et sensibilisation Contrôles
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	<p><b>FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO<sub>2</sub></b></p> <p>L'émission du dioxyde d'azote est un marqueur du trafic routier. L'émission de ce polluant est fonction de la vitesse des véhicules. L'optimum de la vitesse en ce qui concerne l'émission de NO<sub>2</sub> se situe aux alentours de 70 km/h pour les véhicules légers et 90 km/h pour les poids lourds.</p> <p>Une mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur l'autoroute A7 dans la traversée de Valence (6 km environ) a été mise en œuvre depuis juin 2016. Le choix de fixer à 90 km/h cette vitesse maximale apparaît un compromis acceptable pour les usagers de l'autoroute et pour les émissions de dioxyde d'azote. Les premières analyses montrent un impact d'environ -10 % sur les émissions.</p> <p>Pour que cette mesure soit pleinement efficace, il faut s'assurer du respect strict de la limitation de la vitesse maximale autorisée.</p> <p>Un radar tronçon entre les deux échangeurs de Valence Nord et Valence Sud, dans les deux sens, assurera le contrôle de cette vitesse maximale autorisée</p> <p><b>FREINS ACTUELS À L'ATTEINTE DE L'OBJECTIF :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• décision du site pour l'implantation d'un radar tronçon</li> <li>• étude technique d'implantation des dispositifs</li> </ul>
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant concerné : NO <sub>2</sub>
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Automobilistes, ASF, Ministère de l'intérieur
<b>Description de la mesure</b>	<p><b>Actions réalisées du 01/01/2015 au 01/01/2018</b></p> <p>La mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur l'autoroute A7 dans la traversée de Valence entre les échangeurs de Valence Nord et Valence Sud de 110 km/h à 90 km/h a été mise en œuvre en juin 2016. Elle a permis de constater une diminution de l'émission du dioxyde d'azote d'environ 10 %. Des études complémentaires sont actuellement en cours pour déterminer l'impact de la mesure sur la concentration de ce polluant.</p> <p><b>Actions proposées à compter de 01/01/2018 :</b></p> <p>La mise en place d'un radar tronçon permettra de s'assurer de l'effectivité et de l'efficacité de la mesure d'abaissement de la Vmax autorisée.</p> <p>Le 11 janvier 2018, le Préfet de la Drôme a formulé la demande d'implantation d'un tel dispositif auprès du ministre de l'Intérieur.</p>
<b>Justification de la mesure</b>	<p>Le contrôle de l'application de la mesure d'abaissement de la Vmax est une condition pour obtenir le respect de la mesure. Ce respect est nécessaire pour obtenir un abaissement optimum de l'émission de NO<sub>2</sub>.</p> <p>La mesure d'abaissement de la vitesse et son respect permettrait une diminution d'environ 5 à 7 µg de NO<sub>2</sub>.</p> <p>La mise en place de cette action permet de réduire l'écart par rapport à la valeur limite réglementaire.</p>

<b>Moyens juridiques</b>	Dispositions juridiques en place : Arrêté préfectoral n°2016160-0017 du 10 juin 2016, modifié le 14 juin 2017, portant modification de la vitesse maximale autorisée sur A7 dans la traversée de Valence jusqu'au 15 juin 2018 Dispositions juridiques nécessaires : Arrêté préfectoral pérennisant la mesure
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ASF pour la mise en place du dispositif de contrôle.</li> <li>• L'État (MI, DSCR, DGITM/DIT, DREAL, DDT) pour les autorisations d'installation</li> <li>• L'État (Préfet, DDT) pour les arrêtés préfectoraux de travaux et de limitation de la vitesse.</li> </ul>
<b>Moyens financiers</b>	Il s'agit de mobiliser les ressources affectées à la mise en place des radars
<b>Financement et aides</b>	Ministère de l'intérieur
<b>Moyens en matière de communication</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conférence de presse</li> <li>• Panneaux d'information « réglementaire » sur les radars</li> <li>• information sur radio 107,7</li> </ul>
<b>Échéancier</b>	2018

### Déploiement de la mesure

<b>Indicateurs de suivi</b>	Autorisation d'installation du radar tronçon dans les deux sens de circulation Mise en service du dispositif
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	DDT
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	annuelle

<b>Renforcer les contrôles des Poids Lourds</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	accompagnement et sensibilisation réglementaire d'urgence
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	<p>FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO<sub>2</sub></p> <p>Le trafic des poids lourds sur l'autoroute A7 dans la traversée de Valence dépasse 15 % en période annuelle.</p> <p>Compte tenu du trafic important dans la traversée de Valence (50 à 60 000 uvp/jour), le nombre de poids lourds circulant entre Valence Nord et Valence Sud varie entre 6 000 et 10 000 PL par jour.</p> <p>Le dioxyde d'azote émis constitue donc une part importante, ce qui justifie que l'on s'assure du bon fonctionnement des dispositifs anti pollution.</p> <p>FREINS ACTUELS À L'ATTEINTE DE L'OBJECTIF :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• importance du trafic</li> <li>• ressources pour effectuer les contrôles</li> </ul>
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant concerné : NO <sub>2</sub>
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Poids lourds
<b>Description de la mesure</b>	<p>Des contrôles ponctuels pourront être organisés par les agents de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes afin de vérifier le bon fonctionnement des dispositifs visant à limiter les émissions de dioxyde d'azote.</p> <p>Par ailleurs, il s'agit de faire modifier les dispositions réglementaires visant à intégrer le contrôle des fraudes à l'injection des fluides permettant de limiter les émissions d'oxyde d'azote dans les gaz d'échappement (parfois appelé Adblue®) lors des contrôles périodiques annuels des poids-lourds en les faisant assurer par des centres gérés avec supervision par la DREAL. Pour garantir leur efficacité, ces contrôles devront être assortis d'une sanction dissuasive.</p>
<b>Justification de la mesure</b>	<p>Il existe un risque de fraude sur l'usage et le bon fonctionnement des dispositifs anti-pollution. Les contrôles sont dissuasifs pour la fraude et pénalisant pour les fraudeurs.</p> <p>La mesure consiste donc à densifier les contrôles de poids lourds dans le but de lutter contre la fraude sur le respect des exigences en matière d'injection d'additif spécifique afin de convertir environ 80 % des oxydes d'azote en vapeur d'eau et ainsi limiter les émissions polluantes des camions et respecter les normes européennes anti-pollution.</p>
<b>Moyens juridiques</b>	Réglementation existante.
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
<b>Moyens financiers</b>	
<b>Financement et aides</b>	
<b>Moyens en matière de communication</b>	Communiqué de presse
<b>Échéancier</b>	2018

<b>Déploiement de la mesure</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Nombre de jours de contrôle Nombre de poids lourds contrôlés Nombre d'infractions relevées
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	DREAL
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	annuel

<b>Éviter la formation de congestion au droit de la zone agglomérée de Valence par des mesures d'exploitation</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	accompagnement et sensibilisation réglementaire d'urgence
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	<p><b>FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO<sub>2</sub></b></p> <p>La congestion du trafic routier sur l'autoroute A7 au moment des grandes mutations se traduit par des bouchons entre Valence Nord et Sud, dans le sens Lyon Marseille, qui durent plusieurs heures.</p> <p>Lors des migrations estivales, cette congestion est un facteur aggravant de l'émission de dioxyde d'azote.</p> <p>Le stationnement des véhicules intervient au droit de la zone agglomérée de Valence, augmentant ainsi l'exposition de la population à la pollution.</p> <p>L'action vise à éviter la congestion entre les deux échangeurs de Valence en adoptant des mesures de gestion du trafic assurant au maximum la fluidité du trafic.</p> <p>L'action pourra trouver son inspiration dans la gestion d'autoroutes urbaines en région parisienne ou de tunnel.</p> <p><b>FREINS ACTUELS À L'ATTEINTE DE L'OBJECTIF :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• modélisation de la congestion</li> <li>• définition des mesures opérationnelles</li> </ul>
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant(s) concerné(s) : NO <sub>2</sub>
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Public(s) concerné(s) : automobilistes
<b>Description de la mesure</b>	La mesure consiste dans un premier temps à réguler la vitesse en amont de Valence et le flux de véhicules de manière à organiser la congestion au Nord de Valence. Des moyens incitatifs seront également étudiés pour favoriser l'étalement du trafic.
<b>Justification de la mesure</b>	La fluidité du trafic, en garantissant une vitesse la plus proche de l'optimum en terme d'émission de dioxyde d'azote à savoir 70-90 km/h, permet d'abaisser les émissions de polluants et par conséquent la concentration dans l'air.
<b>Moyens juridiques</b>	La compatibilité de cette action avec le cahier des charges du concessionnaire de l'autoroute devra être examinée.
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	ASF pour la mise en œuvre DGITM pour la définition des mesures
<b>Moyens financiers</b>	Les moyens propres devraient permettre d'élaborer le principe de cette action La mise en œuvre des consignes de gestion nécessitera des moyens pour modifier les outils de régulation du trafic et pour gérer la congestion.
<b>Financement et aides</b>	A rechercher du côté du concessionnaire avec ou sans compensation.
<b>Moyens en matière de communication</b>	
<b>Échéancier</b>	2018

<b>Déploiement de la mesure</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Nombre de jours d'activation du dispositif
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	ASF
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	Annuel

<b>Prescrire le PPA après s'être assuré que c'est un outil adapté pour traiter le cas spécifique de l'agglomération de Valence.</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	accompagnement et sensibilisation réglementaire d'urgence
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : transport et mobilité, Urbanisme, Résidentiel
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	<p>FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO<sub>2</sub></p> <p>La production de NO<sub>2</sub> provient essentiellement du trafic routier (75%), avec pour moitié une origine liée à la circulation sur l'autoroute A7 et une autre moitié à cause de la circulation routière sur les autres infrastructures de l'agglomération.</p> <p>Les actions les plus importantes sont donc à mener sur le secteur des transports routiers.</p> <p>Toutefois, dans le cadre d'une démarche plus globale, la Ville de Valence a émis le souhait de voir prescrire par le préfet un plan de protection de l'atmosphère qui prendra en compte l'ensemble des polluants (PM, Nox, O<sub>3</sub>, CO<sub>2</sub>, etc.).</p> <p>Le PCAET des collectivités est un outil permettant également la réduction de la pollution atmosphérique, il s pourra aussi se baser sur les actions de la feuille de route.</p>
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant(s) concerné(s) : NO <sub>2</sub> et autres polluants
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Public(s) concerné(s) : usagers des réseaux routiers, résidents de l'agglomération, industries, etc.
<b>Description de la mesure</b>	<p>Le PPA doit comprendre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les informations générales relatives à la population exposée à la pollution, aux activités exercées, au climat et aux phénomènes météorologiques, aux milieux naturels, aux groupes de personnes particulièrement sensibles à la pollution et autres cibles qui doivent être protégées, ainsi qu'au effet de la qualité de l'air sur la santé</li> <li>• les informations relatives au dispositif de surveillance de la qualité de l'air, aux techniques utilisées pour l'évaluation de la pollution, à l'évolution des concentrations mesurées notamment au regard des valeurs cibles et des valeurs limites avant la mise en œuvre des mesures et depuis la mise en œuvre des mesures</li> <li>• un inventaire des principales sources ou catégories de sources d'émission de polluants avec une représentation cartographique, une quantification des émissions provenant de ces sources ou catégories de sources d'émission, l'évolution constatée de toutes ces émissions</li> <li>• une analyse des phénomènes de diffusion et de transformation de la pollution comportant des précisions sur les facteurs responsables du non-respect des valeurs limites ou des valeurs cibles</li> <li>• des informations sur toutes les actions engagées ou prévues tendant à réduire la pollution atmosphérique avec l'évaluation prévisible de leur effet sur la qualité de l'air, en distinguant celes qui sont élaborées avant et après l'adoption du plan de protection de l'atmosphère, des informations sur les documents d'urbanisme, les projets d'aménagement, d'infrastructures ou d'installations pouvant avoir une incidence significative sur la qualité de l'air.</li> </ul>



<b>Justification de la mesure</b>	<p>Le PPA devra traiter a minima, et à l'échelle retenue, des thématiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bilan de la qualité de l'air (émissions, concentrations, tendanciel, zonage, évaluations des populations et espaces naturels concernés)</li> <li>• mobilité</li> <li>• industrie</li> <li>• résidentiel-tertiaire dont chauffage au bois</li> <li>• agriculture</li> <li>• engagements des collectivités</li> <li>• engagements des citoyens, des entreprises et des associations</li> </ul>
<b>Moyens juridiques</b>	Prescription du PPA par le Préfet si outil adapté
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	Etat
<b>Moyens financiers</b>	
<b>Financement et aides</b>	
<b>Moyens en matière de communication</b>	Comités techniques et de pilotage, reunions de concertation, d'information
<b>Échéancier</b>	2018

<b>Déploiement de la mesure</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Décision de prescrire le PPA
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	DREAL ; DDT
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	annuel

<b>Lancer une étude sur l'amélioration de l'insertion environnementale de l'A7</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	accompagnement et sensibilisation réglementaire d'urgence
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : transport et mobilité ; urbanisme ; aménagement urbain
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	<p><b>FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO<sub>2</sub></b></p> <p>Le projet consiste en premier lieu à établir un diagnostic de l'état existant des espaces situés au sein de l'agglomération valentinoise et du corridor formé par l'autoroute A7 dans le coeur d'agglomération. Le territoire d'étude s'étend du nord de l'agglomération, depuis la commune de Bourg-les-Valence, au sud, jusqu'à la commune de Portes-les-Valence et son aire de service située sur l'autoroute A7. L'axe de l'autoroute A7 s'inscrit ici dans un fort contexte urbain, passant le long du Rhône à proximité du centre-ville de Valence et du coeur d'agglomération, séparant ainsi le centre-ville et le fleuve. L'A7 est ici connectée à la RN7 à 2x2 voies (« LACRA ») qui fait office de rocade contournant l'agglomération par l'est par les échangeurs de Valence-Nord – Bourg-les-Valence et de Valence Sud.</p> <p>Les objectifs du projet sont donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Limiter et réduire les nuisances sonores, visuelles et améliorer la qualité de l'air afin de rehausser la qualité de vie des habitants.</li> <li>• Revaloriser l'axe de l'autoroute A7 dans sa traversée de l'agglomération et de ses abords afin d'atténuer certaines externalités négatives et intégrer l'infrastructure dans l'espace et le paysage urbain afin de reconnecter la trame urbaine de l'agglomération.</li> <li>• Atténuer les effets de coupure urbaine (Bourg-les-Valence, Valence-centre-berges du Rhône...) avec une volonté de pacifier l'espace public urbain autour de l'axe autoroutier.</li> </ul> <p><b>FREINS ACTUELS À L'ATTEINTE DE L'OBJECTIF :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• définition de la maîtrise d'ouvrage de l'étude</li> </ul>
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant(s) concerné(s) : NO <sub>2</sub>
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Public(s) concerné(s) : automobilistes, résidents, visiteurs, etc.
<b>Description de la mesure</b>	<p>Les premières orientations du projet consistent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• à recenser l'ensemble des protections et équipements mis en place au fil du temps le long de l'autoroute pour les intégrer dans un ensemble visuel cohérent,</li> <li>• les rendre plus efficaces vis-à-vis de la lutte contre le bruit et la diffusion des polluants atmosphériques d'origine routière.</li> <li>• créer des liaisons au-dessus de l'autoroute pour relier le centre-ville aux bords du fleuve et aux équipements publics qui le bordent</li> <li>• repenser les connections entre les espaces côté ville et ces nouveaux aménagements.</li> </ul>
<b>Justification de la mesure</b>	
<b>Moyens juridiques</b>	
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	<p>Cette mesure sera portée par l'État en collaboration avec la ville de Valence, de Bourg-les-Valence et de Valence Romans Agglo.</p> <p>Le concessionnaire de l'autoroute A7 sera étroitement associé à cette étude.</p> <p>Un comité technique et un comité de pilotage associant les différents partenaires seront mis en place.</p>

<b>Moyens financiers</b>	Le coût de cette étude est évalué à 250 000 €
<b>Financement et aides</b>	Le financement sera assuré pour moitié par : <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'État</li> <li>• le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes</li> </ul>
<b>Moyens en matière de communication</b>	
<b>Échéancier</b>	2018

<b>Déploiement de la mesure</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Décision de lancer l'étude réunions de COTECH et COPIL rapport d'études
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	DDT
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	2018

<b>Étude sur l'opportunité de créer un différentiel VL/PL</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	accompagnement et sensibilisation réglementaire d'urgence
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	<p>FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO<sub>2</sub></p> <p>Une mesure expérimentale abaissant la vitesse maximale autorisée de 110 km/h à 90 km/h sur l'A7 entre Valence Nord et Valence Sud a été prise en juin 2016.</p> <p>La vitesse maximale autorisée est la même pour les véhicules légers et les poids lourds.</p> <p>Elle constitue un bon compromis pour les VL entre un confort de conduite et l'optimum de la vitesse pour les émissions de NO<sub>2</sub>. Pour les PL, cette vitesse de 90km/h correspond à l'optimum pour l'émission des polluants.</p> <p>Cette mesure expérimentale conduit à autoriser les différents véhicules sans différentiel de vitesse maximum, interdisant de fait le doublement des PL par les VL sur près de 10 km.</p> <p>Il s'agit de vérifier, par une approche théorique, le bien fondé de cette absence de différentiel.</p>
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant(s) concerné(s) : NO <sub>2</sub>
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Public(s) concerné(s) : automobilistes
<b>Description de la mesure</b>	<p>Etude comparative à mener sous l'angle de la pollution émise et sous l'angle de la circulation et sécurité routières et en vérifiant l'acceptabilité de la mesure.</p> <p>Cette étude s'avère nécessaire dans le cas de la mise en place de contrôles systématiques de la vitesse (radar tronçon).</p>
<b>Justification de la mesure</b>	Sans objet
<b>Moyens juridiques</b>	Sans objet
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	DREAL – DDT - ASF
<b>Moyens financiers</b>	Moyens internes Sans objet
<b>Financement et aides</b>	Sans objet
<b>Moyens en matière de communication</b>	Sans objet
<b>Échéancier</b>	2019

<b>Déploiement de la mesure</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Rapport d'étude
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	DDT
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	annuel

<b>Mettre en œuvre les conclusions de l'étude sur l'amélioration de l'insertion environnementale de l'A7</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	accompagnement et sensibilisation réglementaire d'urgence
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : transport et mobilité ; urbanisme ; aménagement urbain
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO <sub>2</sub> Il s'agit de mettre en œuvre les orientations découlant de l'étude environnementale prévue dans la fiche action n°5, notamment sur le volet qualité de l'air. Cette action ne pourra être initiée qu'après la réalisation de l'étude.
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant(s) concerné(s) : NO <sub>2</sub>
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Public(s) concerné(s) : automobilistes, résidents, visiteurs, etc.
<b>Description de la mesure</b>	Suivant les résultats de l'étude, mettre en œuvre les orientations en faveur de la qualité de l'air Il est rappelé qu'une première étude conduite par Vinci avait démontré la nécessité d'installer des écrans anti bruit dans la traversée de Valence
<b>Justification de la mesure</b>	Le rapport d'étude apportera la justification des mesures au travers d'une analyse multi-critères.
<b>Moyens juridiques</b>	
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	Différents porteurs en fonction des investissements à réaliser
<b>Moyens financiers</b>	À définir suivant les orientations de l'étude Les moyens financiers seront à rechercher auprès de l'Europe, l'État (ASF), de la Région, du Département, des collectivités locales, etc.
<b>Financement et aides</b>	A préciser en fonction des préconisations de l'étude
<b>Moyens en matière de communication</b>	
<b>Échéancier</b>	2020-2022

<b>Déploiement de la mesure</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Rapport d'études prise en compte des propositions programmation des investissements
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	DDT
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	annuel

## Fiche action 8

<b>Réaménagement de l'insertion de la LACRA sur l'A7 à Valence Sud et de la sortie de l'aire de Portes les Valence dans le sens Nord-Sud</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	accompagnement et sensibilisation réglementaire d'urgence
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	<p><b>FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO<sub>2</sub></b></p> <p>La congestion du trafic routier sur l'autoroute A7 lors des grandes mutations et de la période estivale impacte la qualité de l'air dans la traversée de Valence. La circulation par ac-coups, à très faible vitesse aboutit à augmenter l'émission de polluants.</p> <p>Par conséquent, la concentration de NO<sub>2</sub> est importante lors de ces épisodes de congestion routière, assez nombreux pour avoir un impact significatif sur la valeur moyenne annuelle du NO<sub>2</sub>.</p> <p>L'objectif de cette mesure est de limiter le nombre de jours de congestion et de limiter dans le temps leur durée.</p> <p><b>FREINS ACTUELS À L'ATTEINTE DE L'OBJECTIF :</b></p> <p>Portage de la mesure.</p> <p>Absence d'étude des perturbations.</p> <p>Absence d'inscription des améliorations dans un programme d'investissement.</p>
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant(s) concerné(s) : NO <sub>2</sub>
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Public(s) concerné(s) : automobilistes
<b>Description de la mesure</b>	<p>Si dans un premier temps, en mesure d'urgence, il convient de mettre en œuvre des mesures d'exploitation pour organiser la congestion, des améliorations de l'infrastructure autoroutière sont indispensables.</p> <p>Les principales causes de la congestion, hormis la simple inadéquation entre les besoins de mobilité et les capacités des infrastructures, se situent au niveau de deux points de perturbation de l'écoulement du trafic dans le sens Nord-Sud au niveau de Valence :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'insertion de la RN7 (LACRA) sur A7</li> <li>• la sortie de l'aire de service de Portes les Valence.</li> </ul> <p>L'insertion de la RN7 sur A7 s'effectue au moyen d'une bretelle à une seule voie présentant des caractéristiques géométriques limitant la vitesse des usagers à 50 km/h. L'insertion des véhicules sur A7 s'effectue alors à une vitesse plus faible que la vitesse max autorisée sur le tronçon courant, ce qui entraîne lors de trafic important un ralentissement puis un bouchon.</p> <p>Il apparaît donc nécessaire d'améliorer la conception de cette insertion pour augmenter la capacité et la vitesse d'insertion. Cette perturbation se traduit également par des bouchons de plusieurs km (5 à 10) sur la RN7 dans le sens Grenoble Marseille, augmentant également le niveau de pollution dans la zone sud de Valence.</p> <p>La perturbation de la sortie de l'aire de service de Portes les Valence induit également un ralentissement puis un bouchon sur A7, impactant l'insertion de la RN7 sur l'A7 et augmentant la congestion dans la traversée de Valence.</p> <p>Cette sortie de l'aire de service doit être améliorée pour diminuer cette perturbation.</p>
<b>Justification de la mesure</b>	En cas de diminution de manière pérenne de la congestion, la valeur moyenne des polluants, notamment en période estivale, sera abaissée. De plus, les pics de pollution seront également affaiblis.

<b>Moyens juridiques</b>	Cette mesure serait à étudier et prendre en considération par la direction générale des infrastructures de transports afin que le concessionnaire soit autorisé à entreprendre les études nécessaires. Suivant les résultats de l'étude, un avenant au contrat de concession pourrait s'avérer nécessaire.
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	Etat (DGITM) - ASF
<b>Moyens financiers</b>	En l'absence d'études, le coût ne peut être évalué.
<b>Financement et aides</b>	Préciser les sources, modalités de financement et aides
<b>Moyens en matière de communication</b>	Il s'agit d'indiquer les moyens d'association des parties-prenantes concernées ainsi que les moyens d'association du public
<b>Échéancier</b>	2018 pour un dossier de demande de principe (DDP) 2020-2022 pour mise en œuvre

<b>Déploiement de la mesure</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Retour sur la proposition Dossier de demande de principe
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	DDT
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	annuel

## Fiche action 9

<b>Passer au bus électrique dans le centre de Valence</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	Accompagnement et sensibilisation
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO <sub>2</sub> LIÉES AU RÉSEAU DE TRANSPORT URBAIN
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant(s) concerné(s) : NO <sub>2</sub>
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Public(s) concerné(s) : Habitants de Valence, VRD
<b>Description de la mesure</b>	Description de la mesure : VRD va acheter d'ici à début 2019, 12 bus électriques qui vont être affectés sur la ligne la plus importante du réseau. Des adaptations sont également à prévoir au niveau du dépôt bus (chargeurs, transformateurs).
<b>Justification de la mesure</b>	Justification de la mesure Les bus du réseau de transport urbain participent aux émissions de NO <sub>2</sub> de la zone agglomérée de Valence (env 50 tonnes/an de Nox pour Valence Romans Agglomération). Les bus électriques n'émettront plus de NOx.
<b>Moyens juridiques</b>	Fondements juridiques Sans objet
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	Valence Romans Déplacements Marylène Peyrard – Présidente de VRD Julien Michelin – Directeur du syndicat
<b>Moyens financiers</b>	L'opération est estimée à 7 550 000 €. Les crédits ont été budgétés par le syndicat.
<b>Financement et aides</b>	Les bus sont financés en propre par le syndicat. La Région devrait être partenaires financiers de cette opération.
<b>Moyens en matière de communication</b>	VRD assure la publicité sur le renouvellement de son parc
<b>Échéancier</b>	Fin de l'achat des bus fin 2018.

<b>Déploiement de la mesure</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Nombre de bus achetés début 2019
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	DDT
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	Début 2019



<b>Développer l'autopartage dans l'agglomération de Valence</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	accompagnement et sensibilisation
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	FINALITÉ : LIMITER LES ÉMISSIONS DE NO <sub>2</sub> LIÉES AU TRAFIC ROUTIER
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant(s) concerné(s) : NO <sub>2</sub>
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Public(s) concerné(s) : usagers de véhicules individuels
<b>Description de la mesure</b>	Description de la mesure : Il est prévu le déploiement de 4 véhicules en autopartage dans le centre-ville de Valence en 2018. Cette action pourra être complétée en 2019 et 2020 en fonction des résultats de cette première expérience.
<b>Justification de la mesure</b>	Justification de la mesure : Une étude réalisée par 6T – Bureau de recherche en partenariat avec France autopartage en 2012 a montré que l'autopartage permettait de faire baisser de 41 % le nombre de km parcourus en tant que conducteur, au profit d'autres modes de transport. Par effet induit, cette mesure permet donc de diminuer le trafic, et donc les émissions de NO <sub>2</sub> .
<b>Moyens juridiques</b>	Fondements juridiques
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	Valence Romans Déplacements Marylène Peyrard – Présidente de VRD Julien Michelin – Directeur du syndicat
<b>Moyens financiers</b>	XXX€ Inscrit au budget 2018 du syndicat
<b>Financement et aides</b>	Fond propre du syndicat
<b>Moyens en matière de communication</b>	Communication du syndicat à destination du public
<b>Échéancier</b>	Début 2019.

<b>Déploiement de la mesure</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Nombre de voiture en autopartage Nombre de personnes inscrites au service Nombre de sortie des véhicules Km parcourus par les véhicules
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	DDT
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	Premier trimestre de chaque année

## Fiche action 11

<b>Densifier le réseau de bornes de recharges électriques sur l'agglomération</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	accompagnement et sensibilisation
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO <sub>2</sub> LIÉES A LA COMBUSTION THERMIQUE DES PRODUITS PETROLIERS La densification du réseau de bornes de recharges électriques a pour objectif d'assurer l'utilisateur de ce type de véhicules qu'il pourra toujours recharger sa batterie, même si son véhicule a une faible autonomie.
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant(s) concerné(s) : NO <sub>2</sub>
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Public(s) concerné(s) : usagers de véhicules particuliers
<b>Description de la mesure</b>	Description de la mesure : 22 points de recharges installés fin 2018 sur les communes de Valence et Bourg-lès-Valence. Le développement ultérieur
<b>Justification de la mesure</b>	Justification de la mesure : Les véhicules électriques n'émettent pas de NO <sub>2</sub> . La promotion de ces véhicules permet donc de faire baisser le volume des émissions.
<b>Moyens juridiques</b>	Fondements juridiques
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	Définir la structure qui pilote la mesure. Le syndicat Départemental d'Energies de la Drôme Territoire d'Energie SDED Françoise Casalino – Directrice projets structurants - <a href="mailto:francoise-casalino@sded.org">francoise-casalino@sded.org</a> - 04 75 82 76 18
<b>Moyens financiers</b>	Plan de déploiement départemental : 1 500 000 sur 2016-2018, dont 335 000€ qui restent à réaliser sur 2018 € Inscrits au budget du syndicat pour 2018,
<b>Financement et aides</b>	Fonds propres du syndicat et financement à hauteur de 690 000€ de l'ADEME sur 2016-2018
<b>Moyens en matière de communication</b>	Communication de syndicat sur la mise à disposition des bornes + Réseau e.born créé et interopérable, développé sur 5 départements : 07, 26, 05, 38, 74
<b>Échéancier</b>	Fin 2018

<b>Déploiement de la mesure</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Nombre de bornes installées sur l'ensemble du périmètre de la communauté d'Agglomération Valence Romans Nombre de charges effectuées
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	DDT
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	Premier trimestre de chaque année

## Fiche action 12

<b>Poursuivre la réalisation du BHNS entre Valence ville et Rovaltain</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	accompagnement et sensibilisation
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO <sub>2</sub> EN FAVORISANT LE REPORT MODAL
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant(s) concerné(s) : NO <sub>2</sub>
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Public(s) concerné(s) : usagers des véhicules particuliers
<b>Description de la mesure</b>	<p>Description de la mesure :</p> <p>Le projet de BHNS se traduit par la mise en place de couloirs bus, par des systèmes de priorisation des bus aux carrefours à feux, par la mise en accessibilité des stations, et par l'acquisition de bus qualitatifs.</p> <p>Le projet de BHNS est connecté au parc relais Pompidou.</p> <p>Le projet de réaménagement du giratoire des Couleurs intègre le projet BHNS.</p>
<b>Justification de la mesure</b>	<p>Justification de la mesure :</p> <p>La gare de Valence TGV et son centre d'affaire attaché – Rovaltain – sont à mi-distance des agglomérations de Valence et Romans-sur-Isère. Une liaison TER existe entre ces trois pôles, mais elle est insuffisante pour répondre à la demande en déplacement. La mise en place du BHNS permettrait d'augmenter de 15 % le nombre de voyageurs sur l'axe, et à moyen terme de réduire les déplacements individuels et donc les émissions liées au trafic.</p>
<b>Moyens juridiques</b>	Fondements juridiques
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	<p>Valence Romans Déplacements</p> <p>Marylène Peyrard – Présidente de VRD</p> <p>Julien Michelon – Directeur du syndicat</p>
<b>Moyens financiers</b>	en cours d'évaluation notamment en lien avec le projet de requalification de la route de Romans
<b>Financement et aides</b>	Le projet a été lauréat du 3 <sup>e</sup> appel à projet transports en commun en site propre. La DGITM est en train de réestimer le montant de la subvention allouée en fonction des évolutions du projet.
<b>Moyens en matière de communication</b>	Communication propre du syndicat
<b>Échéancier</b>	Travaux prévus pour l'année 2018

<b>Déploiement de la mesure</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Nombre d'opérations achevées fin 2018
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	DDT
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	Fin 2018

## Fiche-action 13

<b>Création de deux parcs relais en périphérie de l'agglomération</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	accompagnement et sensibilisation
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO <sub>2</sub> EN FAVORISANT LE REPORT MODAL
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant(s) concerné(s) : NO <sub>2</sub>
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Public(s) concerné(s) : usagers du véhicule particulier
<b>Description de la mesure</b>	Description de la mesure : Création d'un parcs relais en 2018, en entrée d'agglomération, route de Romans à proximité du stade Pompidou. Cette action est la mise en œuvre d'une action inscrite au PDU et au PCAET de l'agglomération pour la création de 6 parcs relais aux entrées de l'agglomération d'ici à 2025.
<b>Justification de la mesure</b>	Justification de la mesure : En offrant une place de stationnement en périphérie de l'agglomération à l'automobiliste, on lui permet d'utiliser les transports en commun pour entrer dans l'agglomération. Cela permet ainsi un report de trafic de la voiture individuelle vers le bus, et donc indirectement une baisse des émissions.
<b>Moyens juridiques</b>	
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	Valence Romans Déplacements Marylène Peyrard – Présidente de VRD Julien Michelin – Directeur du syndicat
<b>Moyens financiers</b>	400 000 €
<b>Financement et aides</b>	Fonds propres du syndicat et des collectivités
<b>Moyens en matière de communication</b>	Communication du syndicat
<b>Échéancier</b>	Fin 2018

<b>Déploiement de la mesure</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Nombre de parc relais mis en œuvre Moyenne journalière d'utilisation les jours de semaine, le samedi et les dimanches et jours fériés
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	DDT
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	Fin 2018

<b>Optimiser l'offre de places de stationnement</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	accompagnement et sensibilisation
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : résidentiel-tertiaire
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO <sub>2</sub> LIÉES A LA RECHERCHE DE PLACES DE STATIONNEMENT Il est estimé que 10 % des véhicules en circulation en ville à un instant T cherchent une place de stationnement et que cela représente 50 % des km parcourus en ville. Il s'agit donc de limiter le trafic lié à la recherche d'une place de stationnement en identifiant mieux l'offre disponible.
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant(s) concerné(s) : NO <sub>2</sub>
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Public(s) concerné(s) : usagers de véhicules particuliers souhaitant se garer en ville
<b>Description de la mesure</b>	Description de la mesure : Modification de la tarification du stationnement pour rendre les parkings en ouvrage moins chers que le stationnement sur voirie au-delà de la première heure. Installation de panneaux sur voirie d'information sur le nombre de places disponibles
<b>Justification de la mesure</b>	Plus de 8 000 places sont proposées à Valence en centre-ville et dans les faubourgs. Si l'offre sur voirie est saturée en heure de pointe du soir, les parcs en ouvrage sont utilisés au tiers de leur capacité. En optimisant l'usage de l'offre de stationnement, on peut donc abaisser les émissions des NO <sub>2</sub> dans le centre-ville. La ville de Valence a revu au 1 <sup>er</sup> janvier 2018 la tarification du stationnement sur voirie. S'il est toujours plus avantageux que le stationnement en ouvrage la première heure, il devient moins avantageux au-delà. Les usagers sont donc incités à se reporter sur les parcs en ouvrage pour les arrêts de plus d'une heure. Le nombre de place libre en ouvrage n'est pas connu de l'automobiliste avant son entrée dans le parking. Il est donc prévu d'installer sur voirie des panneaux d'information sur le nombre de place disponible.
<b>Moyens juridiques</b>	Fondements juridiques
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	Définir la structure qui pilotera la mesure. VRD et Ville de Valence
<b>Moyens financiers</b>	
<b>Financement et aides</b>	Fonds propres
<b>Moyens en matière de communication</b>	Communication de la commune
<b>Échéancier</b>	Fin 2018

## Déploiement de la mesure

<b>Indicateurs de suivi</b>	Utilisation de l'offre de stationnement en ouvrage
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	DDT
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	Fin 2018

<b>Abaisser les vitesses sur le réseau urbain structurant de l'agglomération</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	réglementaire pérenne
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO <sub>2</sub> LIÉES AU TRAFIC URBAIN
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant(s) concerné(s) : NO <sub>2</sub>
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Public(s) concerné(s) : conducteurs de véhicules motorisés de l'agglomération
<b>Description de la mesure</b>	Description de la mesure : Abaissement à 50km/h de certaines voies structurantes du réseau Apaisement et fluidification du trafic sur le réseau urbain structurant de l'agglomération
<b>Justification de la mesure</b>	La carte des concentrations annuelles moyennes de NO <sub>x</sub> dans l'agglomération valentinoise fait ressortir que certaines voies structurantes de l'agglomération conduisent à des dépassements des seuils réglementaires. En continuité de l'abaissement de vitesse sur l'A7, l'apaisement des vitesses sur ces voies permettrait à la fois de limiter les accélérations intenses fortement émissives, et de fluidifier le trafic afin de baisser les émissions de NO <sub>2</sub> .
<b>Moyens juridiques</b>	Pouvoir de police du maire
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	Mairies de Valence et Bourg-lès-Valence, département de la Drôme
<b>Moyens financiers</b>	
<b>Financement et aides</b>	Fonds propre des collectivités
<b>Moyens en matière de communication</b>	
<b>Échéancier</b>	Fin 2018

<b>Déploiement de la mesure</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Nombre de km de voirie limités à plus de 70km/h dans l'agglomération de Valence Vitesse moyenne observée sur les axes structurant de l'agglomération
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	DDT
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	Début 2019

<b>Plantation d'arbres le long de l'A7</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	accompagnement et sensibilisation
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : transport et mobilité, urbanisme
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	FINALITÉ : ABAISSER LES CONCENTRATIONS DE NO <sub>2</sub> A PROXIMITÉ DE L'A7
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant(s) concerné(s) : NO <sub>2</sub>
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Public(s) concerné(s) : villes de Valence et Bourg-lès-Valence
<b>Description de la mesure</b>	<p><b>actions réalisés du 01/01/2015 au 01/01/2018</b> : plantation de 10 000 arbres à l'Epervière</p> <p><b>actions proposées à compter de 01/01/2018</b> : Plantation de et de 2 500 arbres sur l'îlot Girodet entre le deuxième semestre 2018 et le premier semestre 2019</p> <p><b>Freins</b> : vigilance sur les essences plantées et sur le risque à étudier d'un effet « canyon »</p>
<b>Justification de la mesure</b>	
<b>Moyens juridiques</b>	Sans objet
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	Ville de Valence et de Bourg-lès-Valence
<b>Moyens financiers</b>	1 425 000 euros HT
<b>Financement et aides</b>	Fonds propre des communes et subvention du conseil départemental
<b>Moyens en matière de communication</b>	
<b>Échéancier</b>	2019

<b>Déploiement de la mesure</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	Nombre d'arbres plantés par espèce
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	DDT
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	annuelle



<b>Achever le BHNS entre Valence Sud et Rovaltain</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	accompagnement et sensibilisation
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO <sub>2</sub> EN FAVORISANT LE REPORT MODAL
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant(s) concerné(s) : NO <sub>2</sub>
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Public(s) concerné(s) : usagers des véhicules particuliers
<b>Description de la mesure</b>	<p>Description de la mesure :</p> <p>Il s'agit de détailler ici la description de ce qui est envisagé pour mettre en œuvre la mesure</p> <p>Faire ressortir la progressivité de la mesure en précisant l'ambition supplémentaire portée dans le cadre de la feuille de route « actions réalisés du 01/01/2015 au 01/01/2018 » et « actions proposées à compter de 01/01/2018 ».</p> <p>Travaux prévus après 2018</p>
<b>Justification de la mesure</b>	<p>Justification de la mesure :</p> <p>La gare de Valence TGV et son centre d'affaire attaché – Rovaltain – sont à mi-distance des agglomérations de Valence et Romans-sur-Isère. Une liaison TER existe entre ces trois pôles, mais elle est insuffisante pour répondre à la demande en déplacement. La mise en place du BHNS permettrait d'augmenter de 15 % le nombre de voyageurs sur l'axe.</p>
<b>Moyens juridiques</b>	Fondements juridiques
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	Valence Romans Déplacements Marylène Peyrard – Présidente de VRD Julien Michelon – Directeur du syndicat
<b>Moyens financiers</b>	XXX € après 2018
<b>Financement et aides</b>	Le projet a été lauréat du 3 <sup>e</sup> appel à projet transports en commun en site propre. La DGITM est en train de réestimer le montant de la subvention allouée en fonction des évolutions du projet.
<b>Moyens en matière de communication</b>	Communication propre du syndicat
<b>Échéancier</b>	

<b>Déploiement de la mesure</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	€ investi chaque année
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	DDT
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	Premier trimestre de chaque année

<b>Ne pas étendre les zones urbanisées les plus exposées à la pollution</b>	
<b>Caractéristiques de l'action</b>	
<b>Type de mesure ou d'action</b>	réglementaire pérenne
<b>Catégorie d'action</b>	Secteur principalement concerné : urbanisme
<b>Objectif(s) et finalité(s)</b>	FINALITÉ : LIMITER L'EXPOSITION DE LA POPULATION
<b>Polluant(s) concerné(s)</b>	Polluant(s) concerné(s) : NO <sub>2</sub>
<b>Partie(s) prenante(s) concerné(s)</b>	Public(s) concerné(s) : villes de Valence et Bourg-lès-Valence
<b>Description de la mesure</b>	Description de la mesure : Ne pas étendre les zones U des PLU dans les secteurs de dépassement des valeurs limites
<b>Justification de la mesure</b>	Justification de la mesure : 500 personnes sont aujourd'hui exposées à des dépassements des seuils réglementaires dans l'agglomération de Valence. Il s'agit de maîtriser le nombre des personnes exposées en n'étendant pas les zones urbanisées dans les secteurs les plus pollués.
<b>Moyens juridiques</b>	Compétence urbanisme des collectivités
<b>Porteur(s) de la mesure</b>	Ville de Valence
<b>Moyens financiers</b>	
<b>Financement et aides</b>	
<b>Moyens en matière de communication</b>	
<b>Échéancier</b>	Révision du PLU de Valence – 2020 ?

<b>Déploiement de la mesure</b>	
<b>Indicateurs de suivi</b>	M <sup>2</sup> de zone U créés dans les zones de dépassement des seuils réglementaires
<b>En charge de collecter les données de suivi</b>	DDT
<b>Mise à jour des indicateurs</b>	annuelle