



PRÉFET DE LA DRÔME

Feuille de route Qualité de l’Air

Zone administrative de surveillance Valence



Feuilles de route pour la qualité de l'air en Auvergne-Rhône-Alpes : contexte Général

Secteurs d'émissions de NO_x

Le trafic routier : Les émissions de NO_x du trafic routier en Auvergne-Rhône-Alpes sont principalement dues aux véhicules à motorisation diesel (90 %).

54 % des NO_x



Les **voitures individuelles** représentent 49 % des émissions du transport



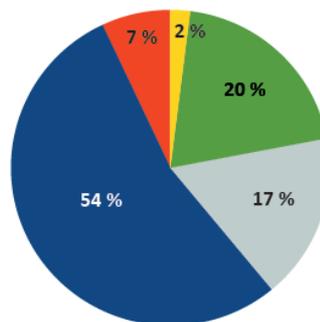
les **poids-lourds** représentent 29 %



les **véhicules utilitaires légers** 18 %.

Secteurs d'activité (émissions primaires)

- Transports
- Résidentiel
- Agriculture
- Tertiaire
- Industrie, énergie et déchets



NO_x
Oxyde d'azote

[Source Atmo Auvergne-Rhône-Alpes. Émissions 2015].

Le secteur agricole :

20 % des NO_x



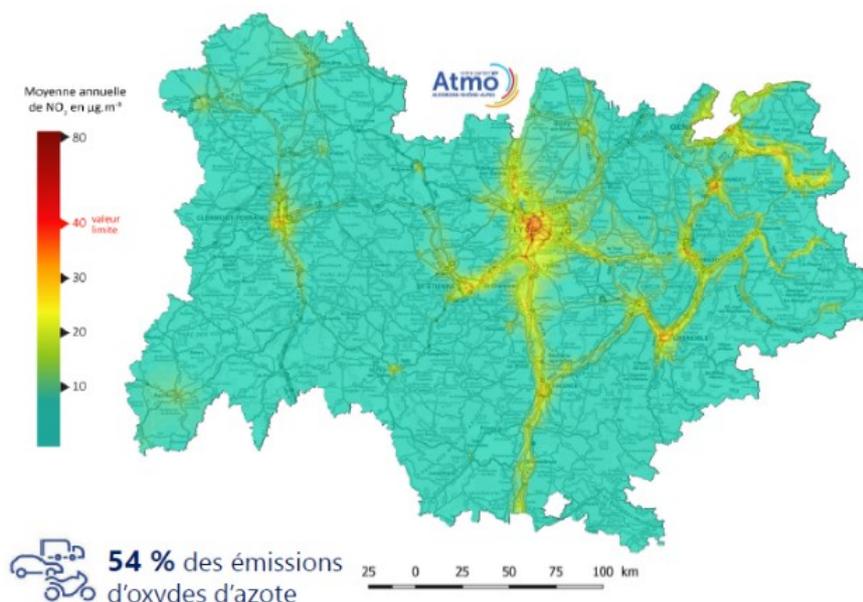
Le secteur agricole est le deuxième contributeur, en raison des activités de culture et d'élevage.

Le secteur industriel :

17 % des NO_x



Concentration en NO_x pour l'année 2016



Secteurs d'émissions des particules (PM10 et PM2,5)

Le secteur résidentiel :



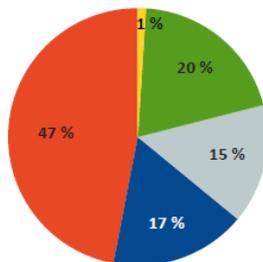
Sur l'ensemble de la région, le chauffage individuel au bois est l'émetteur majoritaire de particules en Auvergne-Rhône-Alpes.

En Haute-Savoie dans la vallée de l'Arve, le secteur résidentiel représente 60 % des émissions de PM₁₀, dont 94 % dues au chauffage individuel au bois.

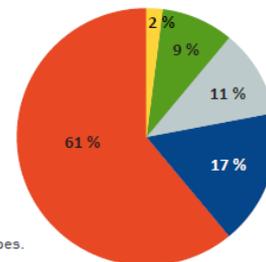
Secteurs d'activité (émissions primaires)

- Transports
- Agriculture
- Industrie, énergie et déchets
- Résidentiel
- Tertiaire

PM₁₀

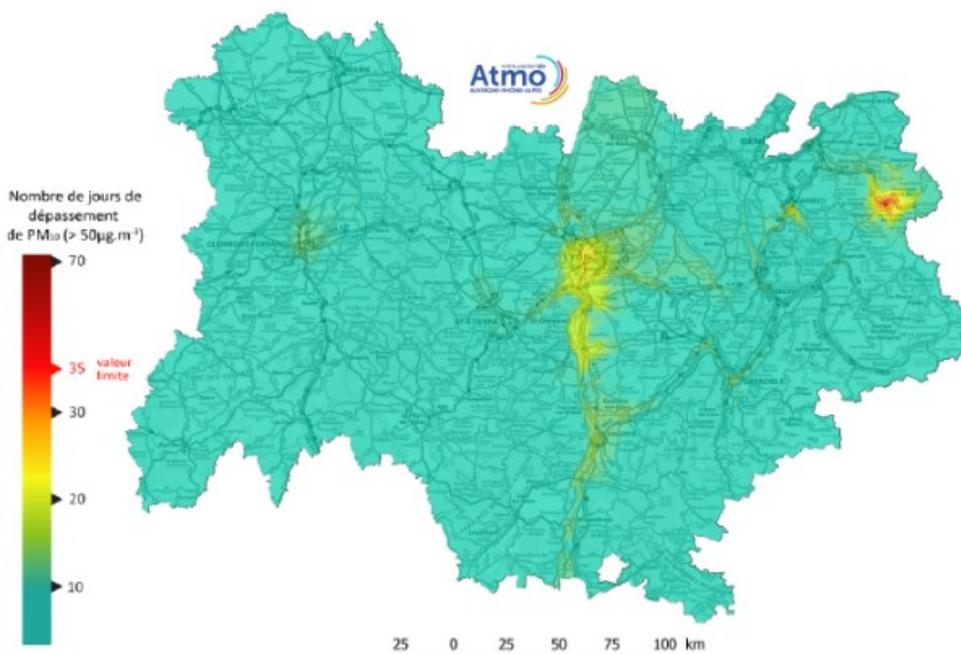


PM_{2,5}

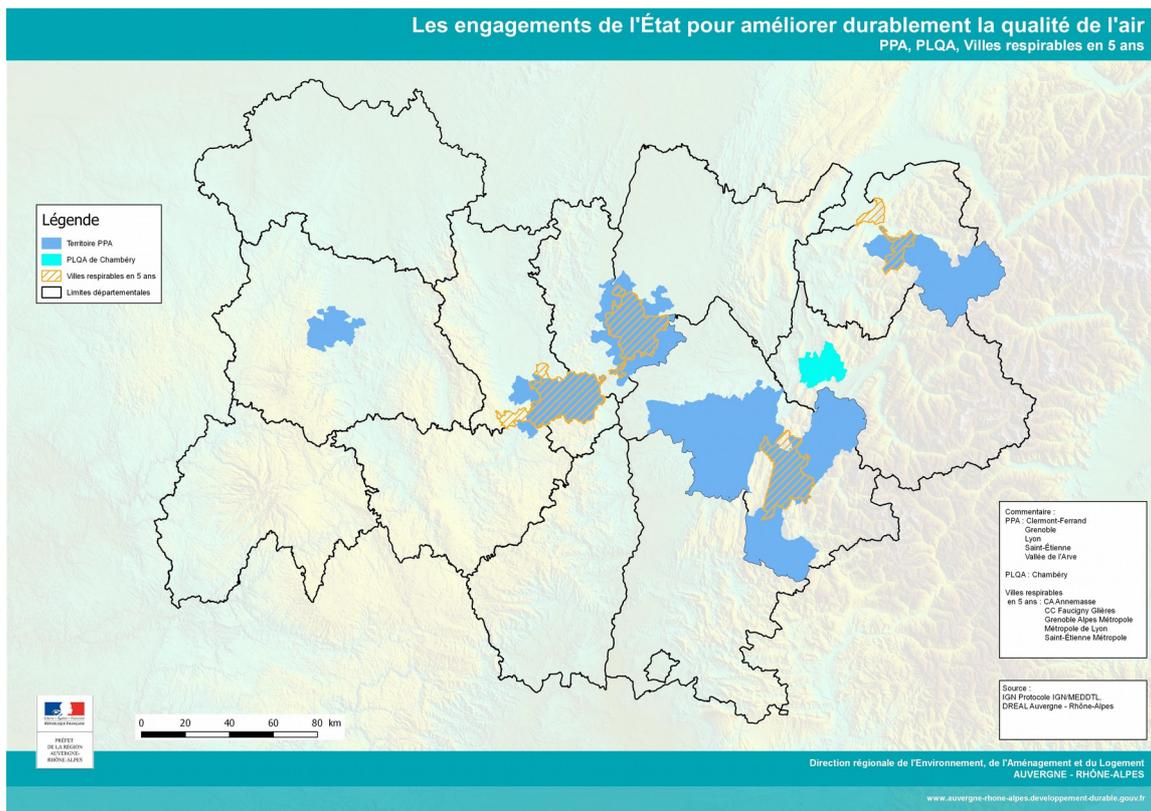


[Source Atmo Auvergne-Rhône-Alpes. Émissions 2015].

Concentration en particules (PM10) pour l'année 2016



Les engagements de l'État pour améliorer durablement la qualité de l'air en région Auvergne-Rhône-Alpes : PPA, PLQA, territoires « villes respirables en 5 ans » :



Élaboration des feuilles de route pour l'amélioration de la qualité de l'air en région Auvergne-Rhône-Alpes :

Les préfets de départements ont conduit le processus de construction des feuilles de route en faveur de la qualité de l'air dans les 5 territoires concernés avec une attention particulière portée à l'attention des collectivités territoriales.

Pour la région Auvergne – Rhône-Alpes les zones concernées par cette décision sont celles :

- du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la région grenobloise ;
- du PPA de l'agglomération lyonnaise ;
- du PPA de la vallée de l'Arve ;
- du PPA de l'agglomération stéphanoise ;
- en dépassement de valeur limite pour les dioxydes d'azote au droit de Valence.

L'adhésion des collectivités territoriales et des acteurs économiques a permis de faire émerger des propositions de court terme, opérationnelles et partagées entre tous les acteurs.

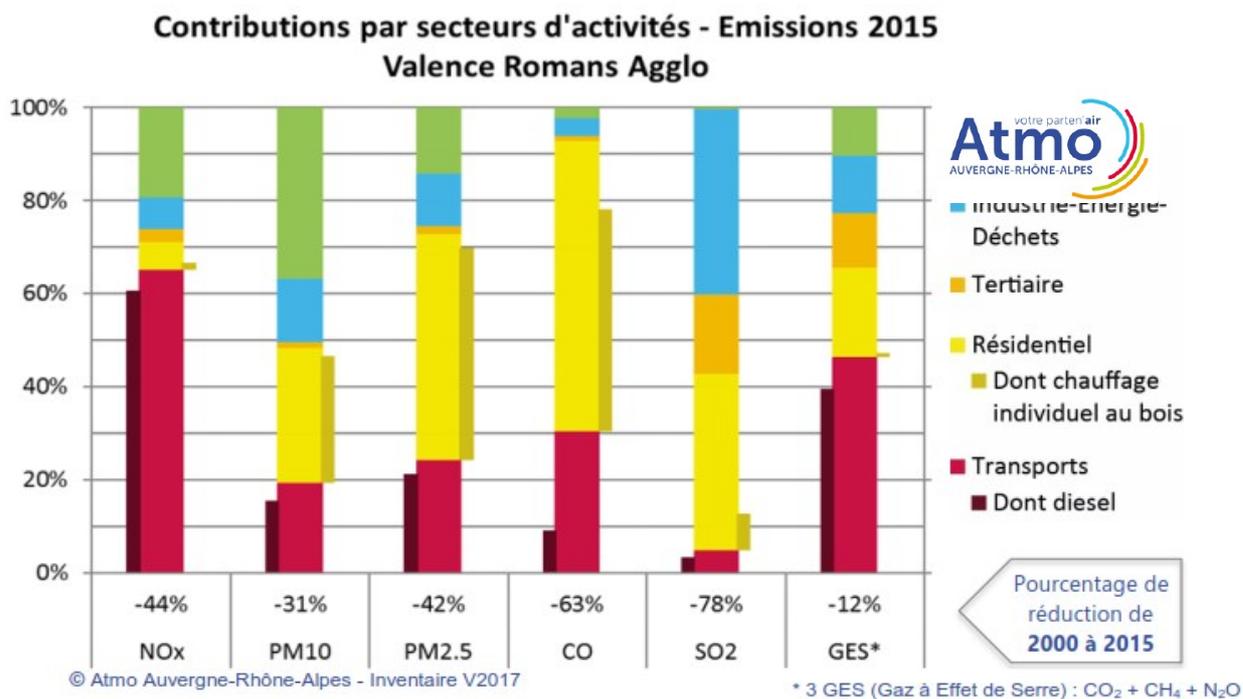
Une coordination régionale a permis d'aboutir à des fiches actions opérationnelles qui seront mises en valeur par l'ensemble des partenaires engagés :

- dans le cadre des PPA qu'il s'agit de renforcer et d'accélérer ;
- de mesures initiées dans le cadre de l'appel à projets « villes respirables en 5 ans » qu'il s'agit de poursuivre et de soutenir financièrement ;
- de nouvelles mesures opérationnelles issues des échanges dans le cadre de l'élaboration des feuilles de route qui seront conduites collectivement.

Les transports routiers ont une forte responsabilité dans l'exposition des populations valentinoise

Dans le cas du dioxyde d'azote (NO₂), la responsabilité du transport est particulièrement marquée. En 2015, le secteur des transports est responsable de 65 % des émissions de dioxyde d'azote sur l'agglomération de Valence. En proximité routière, c'est plus de 80 % des émissions qui s'expliquent par le trafic.

Les particules fines (PM_{2.5}) proviennent de plusieurs sources : une fraction importante (49 %) est liée au chauffage au bois non performant (en particulier en hiver), 24 % des émissions de particules sont dues au secteur des transports (arrivent ensuite l'agriculture et l'industrie).



La feuille de route sur la qualité de l'air a été élaborée en partenariat avec l'agglomération de Valence. Elle présente plusieurs spécificités :

- l'agglomération est uniquement concernée par le dépassement des seuils sur le NOx, liés très majoritairement (pour plus de 75%) aux émissions liées au trafic. La feuille de route s'est donc concentrée majoritairement sur les actions sur le trafic ;
- la station en dépassement est située au droit de l'autoroute A7. La feuille de route comprend donc une part importante d'actions concernant l'axe autoroutier, sous maîtrise d'ouvrage État. Cependant la pollution de fond représente la moitié de la concentration mesurée au droit de l'autoroute. Des actions sur la pollution de fond sont donc également nécessaires pour ramener les concentrations de polluant en-dessous des valeurs réglementaires et l'agglomération de Valence a proposé des actions sur son champ de compétence.
- le territoire n'est pas couvert par un plan de protection de l'atmosphère. L'élaboration de la feuille de route n'a pas pu s'appuyer sur des travaux ou des instances existantes. Elle est donc la première occasion de collaboration entre l'État et l'agglomération sur le sujet. Elle a nécessité 3 réunions d'échange organisées en 6 semaines.

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

Renforcer les contrôles de vitesse sur la section d'A7 à 90 km/h	
Caractéristiques de l'action	
Type de mesure ou d'action	accompagnement et sensibilisation Contrôles
Catégorie d'action	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
Objectif(s) et finalité(s)	<p>FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO₂</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 NO₂ 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>FREINS ACTUELS À L'ATTEINTE DE L'OBJECTIF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • décision du site pour l'implantation d'un radar tronçon • étude technique d'implantation des dispositifs
Polluant(s) concerné(s)	Polluant concerné : NO ₂
Partie(s) prenante(s) concerné(s)	Automobilistes, ASF, Ministère de l'intérieur
Description de la mesure	<p>Actions réalisées du 01/01/2015 au 01/01/2018</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>Actions proposées à compter de 01/01/2018 :</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>
Justification de la mesure	<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 NO₂.</p> <p>La mesure d'abaissement de la vitesse et son respect permettrait une diminution d'environ 5 à 7 µg de NO₂.</p> <p>La mise en place de cette action permet de réduire l'écart par rapport à la valeur limite réglementaire.</p>

Moyens juridiques	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
Porteur(s) de la mesure	<ul style="list-style-type: none"> • ASF pour la mise en place du dispositif de contrôle. • L'État (MI, DSCR, DGITM/DIT, DREAL, DDT) pour les autorisations d'installation • L'État (Préfet, DDT) pour les arrêtés préfectoraux de travaux et de limitation de la vitesse.
Moyens financiers	Il s'agit de mobiliser les ressources affectées à la mise en place des radars
Financement et aides	Ministère de l'intérieur
Moyens en matière de communication	<ul style="list-style-type: none"> • Conférence de presse • Panneaux d'information « réglementaire » sur les radars • information sur radio 107,7
Échéancier	2018

Déploiement de la mesure

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

Renforcer les contrôles des Poids Lourds	
Caractéristiques de l'action	
Type de mesure ou d'action	accompagnement et sensibilisation réglementaire d'urgence
Catégorie d'action	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
Objectif(s) et finalité(s)	<p>FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO₂</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"> • importance du trafic • ressources pour effectuer les contrôles
Polluant(s) concerné(s)	Polluant concerné : NO ₂
Partie(s) prenante(s) concerné(s)	Poids lourds
Description de la mesure	<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>
Justification de la mesure	<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>
Moyens juridiques	Réglementation existante.
Porteur(s) de la mesure	DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
Moyens financiers	
Financement et aides	
Moyens en matière de communication	Communiqué de presse
Échéancier	2018

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

Éviter la formation de congestion au droit de la zone agglomérée de Valence par des mesures d'exploitation	
Caractéristiques de l'action	
Type de mesure ou d'action	accompagnement et sensibilisation réglementaire d'urgence
Catégorie d'action	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
Objectif(s) et finalité(s)	<p>FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO₂</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>FREINS ACTUELS À L'ATTEINTE DE L'OBJECTIF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • modélisation de la congestion • définition des mesures opérationnelles
Polluant(s) concerné(s)	Polluant(s) concerné(s) : NO ₂
Partie(s) prenante(s) concerné(s)	Public(s) concerné(s) : automobilistes
Description de la mesure	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.
Justification de la mesure	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.
Moyens juridiques	La compatibilité de cette action avec le cahier des charges du concessionnaire de l'autoroute devra être examinée.
Porteur(s) de la mesure	ASF pour la mise en œuvre DGITM pour la définition des mesures
Moyens financiers	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.
Financement et aides	A rechercher du côté du concessionnaire avec ou sans compensation.
Moyens en matière de communication	
Échéancier	2018

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

Prescrire le PPA après s'être assuré que c'est un outil adapté pour traiter le cas spécifique de l'agglomération de Valence.	
Caractéristiques de l'action	
Type de mesure ou d'action	accompagnement et sensibilisation réglementaire d'urgence
Catégorie d'action	Secteur principalement concerné : transport et mobilité, Urbanisme, Résidentiel
Objectif(s) et finalité(s)	<p>FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO₂</p> <p>La production de NO₂ 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, O₃, CO₂, 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>
Polluant(s) concerné(s)	Polluant(s) concerné(s) : NO ₂ et autres polluants
Partie(s) prenante(s) concerné(s)	Public(s) concerné(s) : usagers des réseaux routiers, résidents de l'agglomération, industries, etc.
Description de la mesure	<p>Le PPA doit comprendre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 • 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 • 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 • 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 • 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.

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

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

Lancer une étude sur l'amélioration de l'insertion environnementale de l'A7	
Caractéristiques de l'action	
Type de mesure ou d'action	accompagnement et sensibilisation réglementaire d'urgence
Catégorie d'action	Secteur principalement concerné : transport et mobilité ; urbanisme ; aménagement urbain
Objectif(s) et finalité(s)	<p>FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO₂</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"> • Limiter et réduire les nuisances sonores, visuelles et améliorer la qualité de l'air afin de rehausser la qualité de vie des habitants. • 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. • 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. <p>FREINS ACTUELS À L'ATTEINTE DE L'OBJECTIF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • définition de la maîtrise d'ouvrage de l'étude
Polluant(s) concerné(s)	Polluant(s) concerné(s) : NO ₂
Partie(s) prenante(s) concerné(s)	Public(s) concerné(s) : automobilistes, résidents, visiteurs, etc.
Description de la mesure	<p>Les premières orientations du projet consistent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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, • les rendre plus efficaces vis-à-vis de la lutte contre le bruit et la diffusion des polluants atmosphériques d'origine routière. • créer des liaisons au-dessus de l'autoroute pour relier le centre-ville aux bords du fleuve et aux équipements publics qui le bordent • repenser les connections entre les espaces côté ville et ces nouveaux aménagements.
Justification de la mesure	
Moyens juridiques	
Porteur(s) de la mesure	<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>

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

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

Étude sur l'opportunité de créer un différentiel VL/PL	
Caractéristiques de l'action	
Type de mesure ou d'action	accompagnement et sensibilisation réglementaire d'urgence
Catégorie d'action	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
Objectif(s) et finalité(s)	<p>FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO₂</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 NO₂. 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>
Polluant(s) concerné(s)	Polluant(s) concerné(s) : NO ₂
Partie(s) prenante(s) concerné(s)	Public(s) concerné(s) : automobilistes
Description de la mesure	<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>
Justification de la mesure	Sans objet
Moyens juridiques	Sans objet
Porteur(s) de la mesure	DREAL – DDT - ASF
Moyens financiers	Moyens internes Sans objet
Financement et aides	Sans objet
Moyens en matière de communication	Sans objet
Échéancier	2019

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

Mettre en œuvre les conclusions de l'étude sur l'amélioration de l'insertion environnementale de l'A7	
Caractéristiques de l'action	
Type de mesure ou d'action	accompagnement et sensibilisation réglementaire d'urgence
Catégorie d'action	Secteur principalement concerné : transport et mobilité ; urbanisme ; aménagement urbain
Objectif(s) et finalité(s)	FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO ₂ 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.
Polluant(s) concerné(s)	Polluant(s) concerné(s) : NO ₂
Partie(s) prenante(s) concerné(s)	Public(s) concerné(s) : automobilistes, résidents, visiteurs, etc.
Description de la mesure	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
Justification de la mesure	Le rapport d'étude apportera la justification des mesures au travers d'une analyse multi-critères.
Moyens juridiques	
Porteur(s) de la mesure	Différents porteurs en fonction des investissements à réaliser
Moyens financiers	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.
Financement et aides	A préciser en fonction des préconisations de l'étude
Moyens en matière de communication	
Échéancier	2020-2022

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

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	
Caractéristiques de l'action	
Type de mesure ou d'action	accompagnement et sensibilisation réglementaire d'urgence
Catégorie d'action	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
Objectif(s) et finalité(s)	<p>FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO₂</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 NO₂ est importante lors de ces épisodes de congestion routière, assez nombreux pour avoir un impact significatif sur la valeur moyenne annuelle du NO₂.</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>FREINS ACTUELS À L'ATTEINTE DE L'OBJECTIF :</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>
Polluant(s) concerné(s)	Polluant(s) concerné(s) : NO ₂
Partie(s) prenante(s) concerné(s)	Public(s) concerné(s) : automobilistes
Description de la mesure	<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"> • l'insertion de la RN7 (LACRA) sur A7 • la sortie de l'aire de service de Portes les Valence. <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>
Justification de la mesure	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.

Moyens juridiques	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.
Porteur(s) de la mesure	Etat (DGITM) - ASF
Moyens financiers	En l'absence d'études, le coût ne peut être évalué.
Financement et aides	Préciser les sources, modalités de financement et aides
Moyens en matière de communication	Il s'agit d'indiquer les moyens d'association des parties-prenantes concernées ainsi que les moyens d'association du public
Échéancier	2018 pour un dossier de demande de principe (DDP) 2020-2022 pour mise en œuvre

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

Fiche action 9

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

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

Développer l'autopartage dans l'agglomération de Valence	
Caractéristiques de l'action	
Type de mesure ou d'action	accompagnement et sensibilisation
Catégorie d'action	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
Objectif(s) et finalité(s)	FINALITÉ : LIMITER LES ÉMISSIONS DE NO ₂ LIÉES AU TRAFIC ROUTIER
Polluant(s) concerné(s)	Polluant(s) concerné(s) : NO ₂
Partie(s) prenante(s) concerné(s)	Public(s) concerné(s) : usagers de véhicules individuels
Description de la mesure	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.
Justification de la mesure	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 ₂ .
Moyens juridiques	Fondements juridiques
Porteur(s) de la mesure	Valence Romans Déplacements Marylène Peyrard – Présidente de VRD Julien Michelin – Directeur du syndicat
Moyens financiers	XXX€ Inscrit au budget 2018 du syndicat
Financement et aides	Fond propre du syndicat
Moyens en matière de communication	Communication du syndicat à destination du public
Échéancier	Début 2019.

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

Fiche action 11

Densifier le réseau de bornes de recharges électriques sur l'agglomération	
Caractéristiques de l'action	
Type de mesure ou d'action	accompagnement et sensibilisation
Catégorie d'action	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
Objectif(s) et finalité(s)	FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO ₂ 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.
Polluant(s) concerné(s)	Polluant(s) concerné(s) : NO ₂
Partie(s) prenante(s) concerné(s)	Public(s) concerné(s) : usagers de véhicules particuliers
Description de la mesure	Description de la mesure : 22 points de recharges installés fin 2018 sur les communes de Valence et Bourg-lès-Valence. Le développement ultérieur
Justification de la mesure	Justification de la mesure : Les véhicules électriques n'émettent pas de NO ₂ . La promotion de ces véhicules permet donc de faire baisser le volume des émissions.
Moyens juridiques	Fondements juridiques
Porteur(s) de la mesure	Définir la structure qui pilote la mesure. Le syndicat Départemental d'Energies de la Drôme Territoire d'Energie SDED Françoise Casalino – Directrice projets structurants - francoise-casalino@sded.org - 04 75 82 76 18
Moyens financiers	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,
Financement et aides	Fonds propres du syndicat et financement à hauteur de 690 000€ de l'ADEME sur 2016-2018
Moyens en matière de communication	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
Échéancier	Fin 2018

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

Fiche action 12

Poursuivre la réalisation du BHNS entre Valence ville et Rovaltain	
Caractéristiques de l'action	
Type de mesure ou d'action	accompagnement et sensibilisation
Catégorie d'action	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
Objectif(s) et finalité(s)	FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO ₂ EN FAVORISANT LE REPORT MODAL
Polluant(s) concerné(s)	Polluant(s) concerné(s) : NO ₂
Partie(s) prenante(s) concerné(s)	Public(s) concerné(s) : usagers des véhicules particuliers
Description de la mesure	<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>
Justification de la mesure	<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>
Moyens juridiques	Fondements juridiques
Porteur(s) de la mesure	<p>Valence Romans Déplacements</p> <p>Marylène Peyrard – Présidente de VRD</p> <p>Julien Michelon – Directeur du syndicat</p>
Moyens financiers	en cours d'évaluation notamment en lien avec le projet de requalification de la route de Romans
Financement et aides	Le projet a été lauréat du 3 ^e 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 l'évolution du projet.
Moyens en matière de communication	Communication propre du syndicat
Échéancier	Travaux prévus pour l'année 2018

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

Fiche-action 13

Création de deux parcs relais en périphérie de l'agglomération	
Caractéristiques de l'action	
Type de mesure ou d'action	accompagnement et sensibilisation
Catégorie d'action	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
Objectif(s) et finalité(s)	FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO ₂ EN FAVORISANT LE REPORT MODAL
Polluant(s) concerné(s)	Polluant(s) concerné(s) : NO ₂
Partie(s) prenante(s) concerné(s)	Public(s) concerné(s) : usagers du véhicule particulier
Description de la mesure	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.
Justification de la mesure	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.
Moyens juridiques	
Porteur(s) de la mesure	Valence Romans Déplacements Marylène Peyrard – Présidente de VRD Julien Michelon – Directeur du syndicat
Moyens financiers	400 000 €
Financement et aides	Fonds propres du syndicat et des collectivités
Moyens en matière de communication	Communication du syndicat
Échéancier	Fin 2018

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

Optimiser l'offre de places de stationnement	
Caractéristiques de l'action	
Type de mesure ou d'action	accompagnement et sensibilisation
Catégorie d'action	Secteur principalement concerné : résidentiel-tertiaire
Objectif(s) et finalité(s)	FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO ₂ 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.
Polluant(s) concerné(s)	Polluant(s) concerné(s) : NO ₂
Partie(s) prenante(s) concerné(s)	Public(s) concerné(s) : usagers de véhicules particuliers souhaitant se garer en ville
Description de la mesure	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
Justification de la mesure	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 ₂ dans le centre-ville. La ville de Valence a revu au 1 ^{er} 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.
Moyens juridiques	Fondements juridiques
Porteur(s) de la mesure	Définir la structure qui pilotera la mesure. VRD et Ville de Valence
Moyens financiers	
Financement et aides	Fonds propres
Moyens en matière de communication	Communication de la commune
Échéancier	Fin 2018

Déploiement de la mesure

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

Abaisser les vitesses sur le réseau urbain structurant de l'agglomération	
Caractéristiques de l'action	
Type de mesure ou d'action	réglementaire pérenne
Catégorie d'action	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
Objectif(s) et finalité(s)	FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO ₂ LIÉES AU TRAFIC URBAIN
Polluant(s) concerné(s)	Polluant(s) concerné(s) : NO ₂
Partie(s) prenante(s) concerné(s)	Public(s) concerné(s) : conducteurs de véhicules motorisés de l'agglomération
Description de la mesure	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
Justification de la mesure	La carte des concentrations annuelles moyennes de NO _x 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 ₂ .
Moyens juridiques	Pouvoir de police du maire
Porteur(s) de la mesure	Mairies de Valence et Bourg-lès-Valence, département de la Drôme
Moyens financiers	
Financement et aides	Fonds propre des collectivités
Moyens en matière de communication	
Échéancier	Fin 2018

Déploiement de la mesure	
Indicateurs de suivi	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
En charge de collecter les données de suivi	DDT
Mise à jour des indicateurs	Début 2019

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

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

Achever le BHNS entre Valence Sud et Rovaltain	
Caractéristiques de l'action	
Type de mesure ou d'action	accompagnement et sensibilisation
Catégorie d'action	Secteur principalement concerné : transport et mobilité
Objectif(s) et finalité(s)	FINALITÉ : ABAISSER LES ÉMISSIONS DE NO ₂ EN FAVORISANT LE REPORT MODAL
Polluant(s) concerné(s)	Polluant(s) concerné(s) : NO ₂
Partie(s) prenante(s) concerné(s)	Public(s) concerné(s) : usagers des véhicules particuliers
Description de la mesure	<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>
Justification de la mesure	<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 voyageur sur l'axe.</p>
Moyens juridiques	Fondements juridiques
Porteur(s) de la mesure	Valence Romans Déplacements Marylène Peyrard – Présidente de VRD Julien Michelon – Directeur du syndicat
Moyens financiers	XXX € après 2018
Financement et aides	Le projet a été lauréat du 3 ^e 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.
Moyens en matière de communication	Communication propre du syndicat
Échéancier	

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

Ne pas étendre les zones urbanisées les plus exposées à la pollution	
Caractéristiques de l'action	
Type de mesure ou d'action	réglementaire pérenne
Catégorie d'action	Secteur principalement concerné : urbanisme
Objectif(s) et finalité(s)	FINALITÉ : LIMITER L'EXPOSITION DE LA POPULATION
Polluant(s) concerné(s)	Polluant(s) concerné(s) : NO ₂
Partie(s) prenante(s) concerné(s)	Public(s) concerné(s) : villes de Valence et Bourg-lès-Valence
Description de la mesure	Description de la mesure : Ne pas étendre les zones U des PLU dans les secteurs de dépassement des valeurs limites
Justification de la mesure	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.
Moyens juridiques	Compétence urbanisme des collectivités
Porteur(s) de la mesure	Ville de Valence
Moyens financiers	
Financement et aides	
Moyens en matière de communication	
Échéancier	Révision du PLU de Valence – 2020 ?

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