



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

*Plan Local de Déplacement (PLD)
de la Communauté d'Agglomération Val-et-Forêt*

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

EXAMEN AU CAS PAR CAS



Sommaire

1	Concertation & description du programme d'actions du PLD de Val-et-Forêt	3
1.1	Les différents moments de concertation au cours de l'élaboration du PLD	3
1.2	Le programme d'actions du PLD de Val-et-Forêt	4
2	Profil environnemental sommaire.....	19
3	Description des impacts du plan local de déplacements de la CA Val-et-Forêt.....	23
3.1	Axe 1 : Améliorer le réseau viaire.....	23
3.3	Axe 2 : Développer les transports collectifs et l'intermodalité	24
3.4	Axe 3 : Développer les modes doux	25
3.5	Axe 4 : Mettre en place des actions transversales	27
4	Description des principales incidences sur l'environnement et la santé humaine et mesures associées.....	29

1 CONCERTATION & DESCRIPTION DU PROGRAMME D' ACTIONS DU PLD DE VAL-ET-FORET

1.1 Les différents moments de concertation au cours de l'élaboration du PLD

1.1.1 Les concertations techniques et politique

Un comité technique a été constitué avec les différents membres des services des Villes ainsi que ceux des services des partenaires associés à la démarche (CG 95, Région IDF, STIF,...). Le rôle de ce comité technique est de préciser les investigations à mener et de veiller à la bonne réalisation du PLD.

Pour le comité de pilotage, les mêmes institutions sont représentées mais au niveau des élus de chaque structure. Le rôle du comité de pilotage est de valider chaque phase du PLD.

Les comités techniques et de pilotage ont été réalisés tout au long de la démarche comme le montre le rétro-planning suivant :

Phase préalable:

- Comité de Pilotage (réunion de lancement): jeudi 4 octobre 2012

Phase 1 : Mise à jour et complément du diagnostic

- Comité Technique : mardi 4 décembre 2012
- Comité de Pilotage : jeudi 13 décembre 2012

Phase 2 : Mise à jour et complément des objectifs et concepts multimodaux

- Atelier 1 Réseau viaire et partage de la voirie : mardi 26 février 2013
- Atelier 2 Transports Collectifs et intermodalité : jeudi 28 février 2013
- Comité Technique: mardi 9 avril 2013
- Comité de Pilotage : mardi 14 mai 2013

Phase 3 : Mise à jour et complément du programme d'actions

- Atelier 1 Modes Actifs: mercredi 12 juin 2013
- Atelier 2 Transports Collectifs : jeudi 13 juin 2013
- Atelier 3 Réseau Viaire et Stationnement : jeudi 13 juin 2013
- Rendez-vous individuels élus : septembre/octobre 2013
- Rendez-vous individuels techniciens : février/ mars 2014
- Comité Technique : mardi 18 mars 2014
- Comité de Pilotage : prévue le 9 septembre 2014

1.1.2 Les concertations spécifiques

Un PLD ne peut s'élaborer de manière partagée avec ces seuls comités technique et de pilotage. Ainsi, des groupes de travail ont été réalisés au cours des phases 2 et 3 afin de co-construire le concept multimodal et le plan d'actions. Ces groupes de travail sont composés des services techniques des villes et des partenaires institutionnels ainsi que des personnes de la société civile et des représentants d'associations du territoire.

Afin de finaliser les actions des entretiens individuels ont été mené avec les élus puis avec les techniciens. Le rétro-planning suivant présente les différents moments clés de cette phase de concertation.

Phase 2 : Mise à jour et complément des objectifs et concepts multimodaux

- Atelier 1 Réseau viaire et partage de la voirie : mardi 26 février 2013
- Atelier 2 Transports Collectifs et intermodalité : jeudi 28 février 2013

Phase 3 : Mise à jour et complément du programme d'actions

- Atelier 1 Modes Actifs: mercredi 12 juin 2013
- Atelier 2 Transports Collectifs : jeudi 13 juin 2013
- Atelier 3 Réseau Viaire et Stationnement : jeudi 13 juin 2013
- Rendez-vous individuels élus : septembre/octobre 2013
- Rendez-vous individuels techniciens : février/ mars 2014

Pour la suite de la concertation autour du PLD, outre les comités technique et de pilotage il est prévu des réunions publiques pour présenter le projet de PLD à la population lors de l'enquête publique.

1.2 Le programme d'actions du PLD de Val-et-Forêt

Le programme a été construit autour de 15 actions. Actuellement 14 actions sont finalisées mais l'action manquante concerne le jeu de gouvernance à mettre en place pour favoriser la réalisation des 14 actions opérationnelles. Dans les pages suivantes sont présentées les fiches de synthèse de chacune des 14 actions du PLD de Val et Forêt.

Action 1

Etablir une hiérarchisation fonctionnelle du réseau viaire et adapter la configuration des voies en fonction des besoins



Fiche de synthèse

Nature de l'opération

Arrêter une hiérarchisation fonctionnelle et prévoir les aménagements nécessaires (carrefours + jalonnement) avec pour objectifs :

- d'inciter les usagers à emprunter le réseau le plus adapté grâce à une hiérarchisation cohérente, une régulation des carrefours clés, un jalonnement conforme à la hiérarchisation. Tendre vers une meilleure lisibilité du réseau et protéger les centre ville et quartier d'habitat.
- d'aménager la voirie selon sa fonction en privilégiant un partage pour tous les modes qui améliore les déplacements en TC et en modes doux et rend le réseau plus lisible.

Localisation de l'action

Sur l'ensemble des voiries de la CAVF

Maître d'ouvrage

Selon la domanialité : CG95 (réseau départemental), CAVF (réseau communautaire), Communes (réseau communal)

Calendrier prévisionnel

Validation de la hiérarchisation : 1 an après approbation du PLD
Aménagements nécessaires pour adapter la fonction des voies : 5 ans et plus

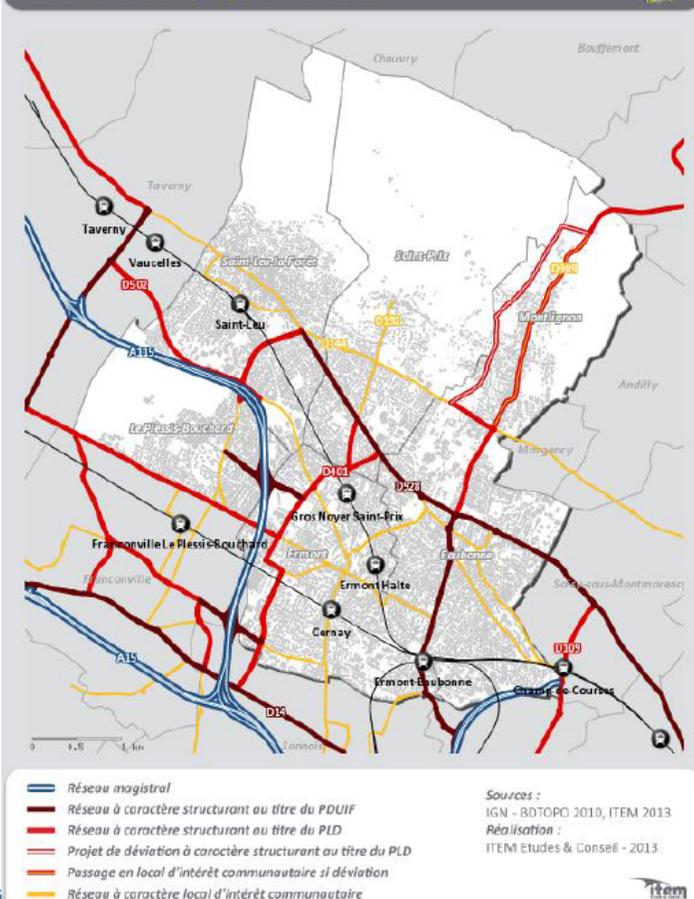
Coûts estimatifs

Aménagements carrefours : 350 K€
Jalonnement : Schéma directeur de jalonnement 20 K€ - mise en place du jalonnement 20 K€
NB : les coûts d'aménagements de type zone 30, zone de rencontre, plateaux piétons ne sont pas pris en compte dans cette action cf. actions 6 & 7.

Aide au financement

Aide dans le cadre de la politique régionale de sécurité routière : 50 % des travaux dans les secteurs accidentogènes.
Dispositif ARCC du CG95 : 25 % des travaux de la CAFV tous les 2 ans dans un plafond de 500 K€

Hiérarchisation projetée du réseau



Action 2

Utiliser l'outil stationnement pour favoriser l'usage des modes alternatifs (stationnement public et privé)



Fiche de synthèse

Nature de l'opération

Revoir les réglementations en matière de stationnement public, adapter les secteurs réglementés, mettre en place des normes cohérentes dans les PLU pour les stationnement VP et vélos avec pour objectifs de :

- Uniformiser la politique de stationnement sur la CAVF pour un usage plus logique des espaces de stationnement
- Limiter la place dédiée au stationnement automobile avec un usage plus rationnelle de l'espace
- Inciter à l'usage des modes alternatifs à travers une meilleure politique de stationnement.

Localisation de l'action

Sur l'ensemble des communes de la CAVF

Maître d'ouvrage

Communes pour les réglementations et les normes dans les PLU

Calendrier prévisionnel

Evolution des réglementations et des secteurs réglementés sous 5 ans

Normes au sein des PLU : mise en compatibilité d'ici à 3 ans maximum après l'approbation du PLD

Coûts estimatifs

Coût agents de contrôle et personnels administratifs par an : 1 136 K€

Coûts matériels de paiement du stationnement par an : 38 K€

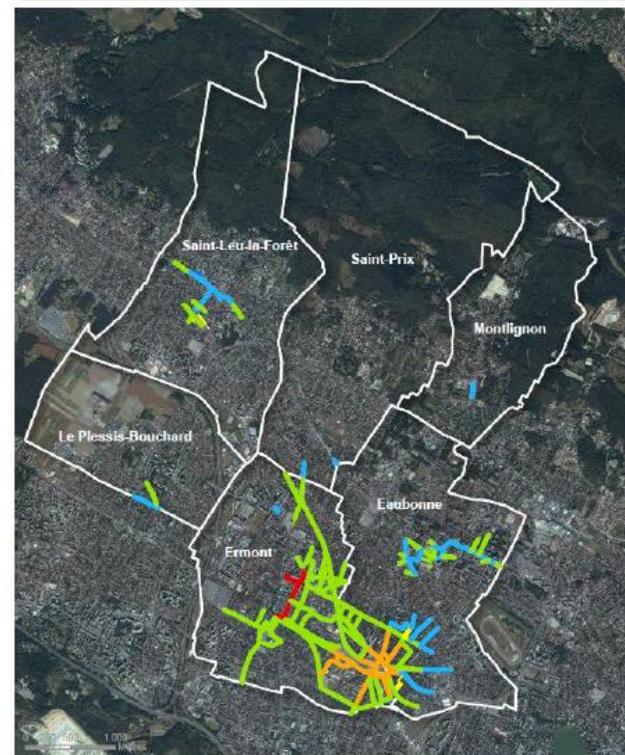
Recettes stationnement par an : 1 150 K€

Déficit d'exploitation stationnement par an : 51 K€

Aide au financement

Aucune

Stationnement préconisé



- Zone bleue
- Zone verte
- Payant courte durée
- Payant moyenne durée
- Payant longue durée

Sources :
couches géographiques : IGN - BDTOPO 2010,
ITEM 2013
Réalisation :
ITEM Etudes & Conseil - 2014



Action 3

Mieux adapter les TC aux déplacements quotidiens sur Val et Forêt en développant un réseau de bus hiérarchisé sur le territoire



Fiche de synthèse

Nature de l'opération

- Une restructuration du réseau Valbus doit s'opérer autour de 3 lignes structurantes. Ces lignes doivent bénéficier d'un renforcement de l'offre, de tracé plus directe afin d'améliorer les temps de parcours et les vitesses commerciales. En parallèle certaines lignes complémentaires devront évoluer afin d'être plus efficient. Ainsi, cette action permettra de :
 - Augmenter la part modale des transports en commun en renforçant l'attrait du réseau
 - Améliorer la lisibilité du réseau en définissant et appliquant des critères de qualité en termes de tracés, en termes temporels pour les lignes composant le réseau structurant

Localisation de l'action

Sur l'ensemble des communes de la CAVF

Maître d'ouvrage

STIF - CAVF

Calendrier prévisionnel

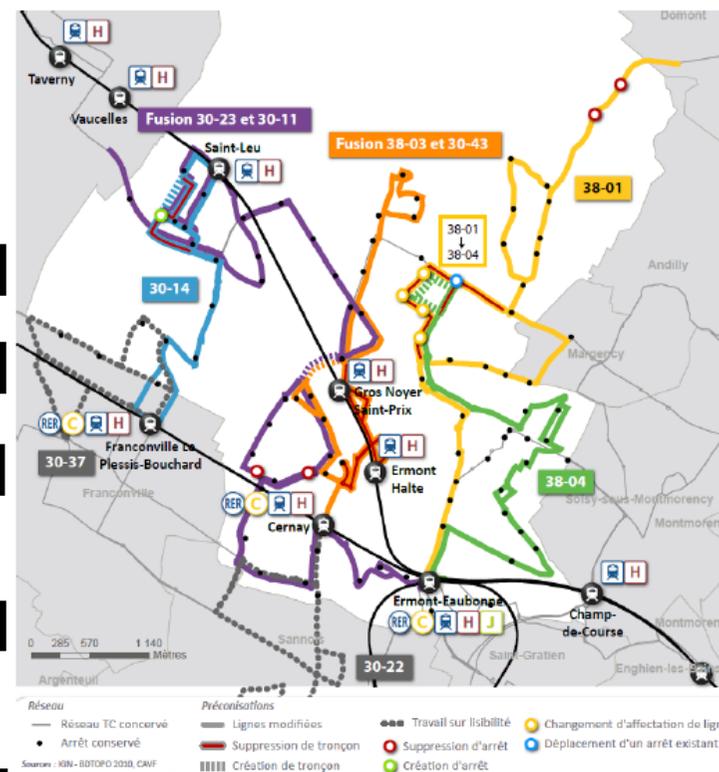
- Mise en place des lignes structurantes pour septembre 2016
- Mise en place des lignes complémentaires de septembre 2016 à 5 ans (échéance du PLD)

Coûts estimatifs

Surcoût annuel pour le fonctionnement des lignes structurants (en prenant en compte l'augmentation attendue des recettes) de 150 à 300 K€ par an.

Aide au financement

Toute modification de ligne doit être validé par le STIF, autorité organisatrice des transports en IDF, ainsi, dans le cadre de cette procédure, il peut être indiqué le % de participation au déficit d'exploitation



Action 4

Faire des gares de Val et Forêt des pôles d'échanges, interfaces entre le local et l'accès à la Région IDF



Fiche de synthèse

Nature de l'opération

A partir de la classification des PEM selon le PDU IF, définir les aménagements à réaliser pour faciliter notamment un rabattement en modes actifs sur les différents pôles :

- Valoriser les gares du territoire comme lieu de vie et d'échange
- Améliorer l'intermodalité dans et à proximité des gares pour augmenter la part modale des TC

Localisation de l'action

Périmètre d'intervention de 300 m. autour des 5 gares de la CAVF

Maître d'ouvrage

Selon la domanialité : **CG95** (réseau départemental), **CAVF** (réseau communautaire), **Communes** (réseau communal)

Calendrier prévisionnel

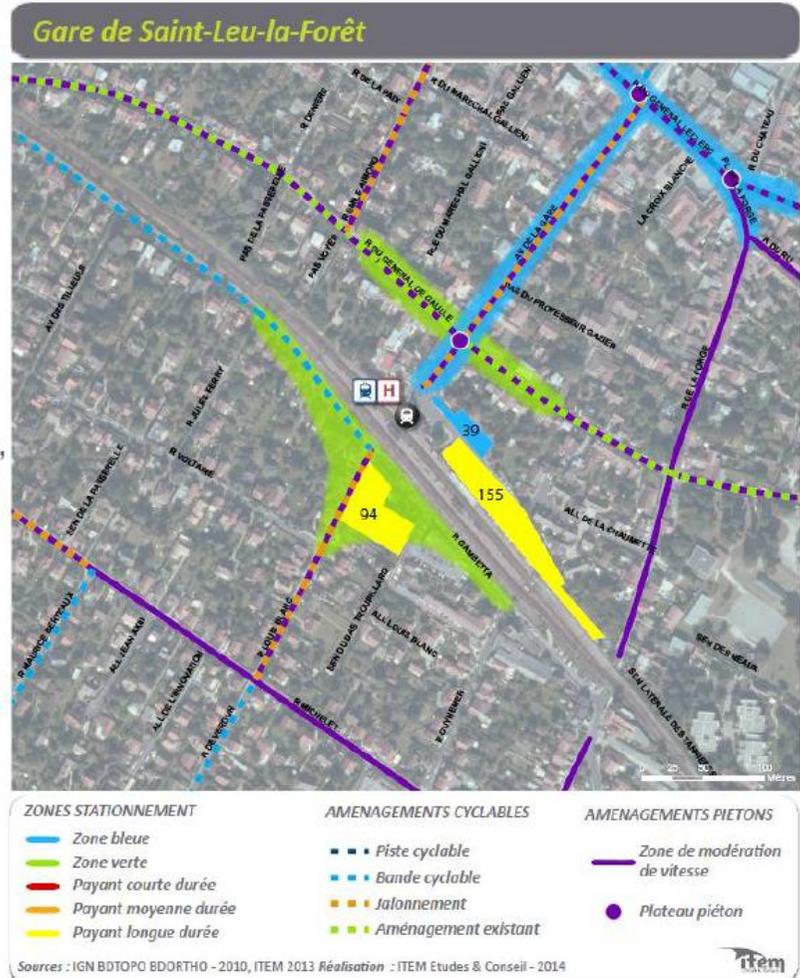
Mise en place des aménagements sous 5 ans

Coûts estimatifs

Coût pris en compte dans les actions d'ensemble concernant notamment les modes actifs et le stationnement

Aide au financement

Même dispositif d'aides que ceux mentionnés dans le cadre des aides aux modes actifs



Action 5

Un réseau lisible et compréhensible par tous



Fiche de synthèse

Nature de l'opération

Offrir par la réalisation d'un plan de lignes de TC, par une nouvelle numérotation des lignes du réseau Valbus selon leur importance, conjugué à la mise en place d'une signalétique commune sur le matériel roulant et le développement d'applications pour les smartphones permettra de :

- Mettre en place un réseau uniformisé et lisible sur l'ensemble du réseau Valbus pour augmenter la part modale des transports en commun
- Renforcer l'attractivité des transports en commun avec un réseau clair, agréable à lire, ...

Localisation de l'action

Sur l'ensemble de la CAVF

Maître d'ouvrage

CAVF & transporteurs

Calendrier prévisionnel

Mise en place des outils & plans de ligne à compter de la restructuration des lignes structurantes prévues pour septembre 2016

Coûts estimatifs

- Mise en place d'une cartographie du réseau de bus 10 K€
- Harmonisation des fiches horaires coût interne aux transporteurs
- Développement des applications – 0 K€ avec l'open source
- Signalétique commune pour les bus du réseau Val Bus – 30 K€

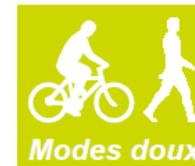
Aide au financement

Aucune



Action 7

Favoriser la cohabitation modale dans les secteurs les plus fréquentés de la CAVF



Fiche de synthèse

Nature de l'opération

Mettre en place des aménagements visant à favoriser la cohabitation modale afin de :

- Réduire la vitesse et le sentiment d'insécurité routière pour renforcer le développement des modes actifs, et améliorer leur efficacité vis-à-vis de la voiture.
- Assurer l'accessibilité de la voirie dans les secteurs centraux pour les PMR

Localisation de l'action

Sur l'ensemble des communes de la CAVF excepté Montlignon avec 4,4 Km de voies à pacifier.

Maître d'ouvrage

Selon la domanialité : CG95 (réseau départemental), CAVF (réseau communautaire), Communes (réseau communal)

Calendrier prévisionnel

Aménager sous 5 ans les abords des établissements scolaires et à 5 ans et plus pour le reste des aménagements.

Coûts estimatifs

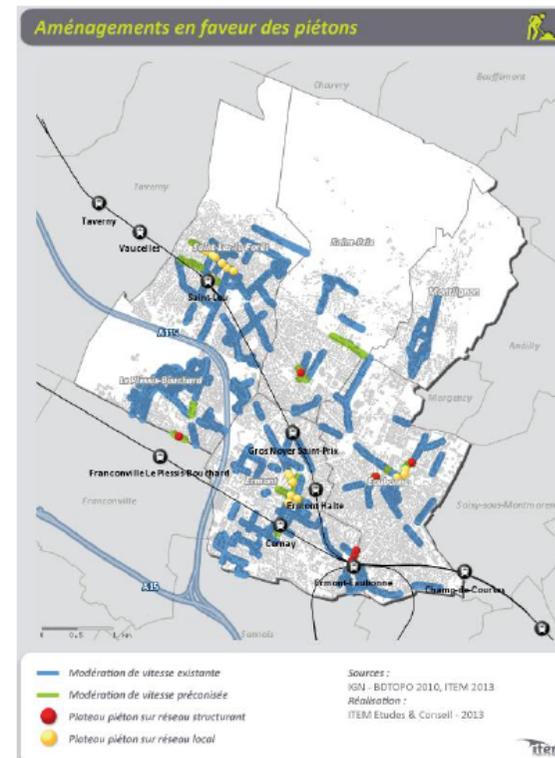
Coût pour les aménagements de visant le partage de la voirie 1,3 millions d'€

Aide au financement

Dispositif ARCC du CG95 : 25 % des travaux de la CAFV tous les 2 ans dans un plafond de 500 K€
Ainsi sur 5 ans l'aide départementale serait de 312,5 K€

Aide régionale de Financement à hauteur de 75 % du montant prévisionnel HT subventionnable plafonné à 1.200.000 € HT par opération éligible, dans la limite d'une opération financée tous les 4 ans au plus par établissement. Secteur d'application :

- Toutes les opérations d'aménagements de voirie en faveur des transports en commun et des piétons situés dans un rayon d'au plus 300 m des accès aux grands établissements régionaux éligibles
- Toutes les opérations d'amélioration et développement des cheminements piétons depuis les gares routières et points d'arrêts de bus et/ou depuis l'accès aux réseaux bus et ferrés situés dans le même périmètre de 300 m.



Action 8

Rendre accessible l'ensemble de la chaîne des déplacements sur Val et Forêt



Fiche de synthèse

Nature de l'opération

Répondre aux exigences législatives concernant l'accessibilité des TC et favoriser la mise en accessibilité de la voirie en lien avec l'action 7 avec pour objectifs de :

- Offrir une homogénéité une continuité des déplacements sur le territoire de Val et Forêt avec une bonne prise en compte de l'accessibilité dans les aménagements
- Rendre les déplacements accessibles à tous, ce qui est primordial pour les PMR est plus confortable pour les personnes valides

NB : la mise en accessibilité dans les PAVE n'est pas soumise à une obligation temporelle de réalisation. Par contre tout nouvel aménagement doit forcément être accessible au sens de la loi, ainsi, les aménagements réalisés dans le cadre de l'action 7 seront accessibles pour les PMR.

Localisation de l'action

Sur l'ensemble des communes de la CAVF avec une priorisation des lignes accessibles

Maître d'ouvrage

Communes et CAVF

Calendrier prévisionnel

Aménager sous 5 ans l'ensemble des arrêts de TC devant être mis en accessibilité.

Coûts estimatifs

Coût moyen pour la mise en accessibilité d'un arrêt de TC de 25 K€

Aide au financement

Le STIF a mis en place le dispositif d'aide suivant :

- Pour bénéficier d'une aide du STIF au financement d'une étude de mise en accessibilité de ses points d'arrêt.
- La collectivité requérante doit préalablement s'engager à mettre en œuvre les programmes préconisés par l'étude.
- Les travaux de mise en accessibilité PMR, de création ou de modification de points d'arrêts bus sont financés par le STIF à hauteur de 75%, les 25% restants étant à la charge du maître d'ouvrage.



Exemple d'un arrêt accessible

Le Plessis Bouchard (Source : ITEM CAVF)

Action 9

Développer la pratique cyclable par des aménagements adaptés sur Val & Forêt



Fiche de synthèse

Nature de l'opération

- Mettre en place des aménagements cyclables en lien avec l'action 7 de cohabitation modale afin de :
- Développer les aménagements de voirie en faveur des cycles pour obtenir un véritable réseau cyclable, plus large, maillé et lisible.
 - Permettre à terme une bonne accessibilité en cycles des principaux générateurs de déplacements du territoire
 - Encourager les déplacements en vélo et réduire de fait, la poids de la voiture et de ses nuisances

Localisation de l'action

Sur l'ensemble des communes de la CAVF avec près de 80 Km d'aménagement cyclable à terme

Maître d'ouvrage

Selon la domanialité : CG95 (réseau départemental), CAVF (réseau communautaire), Communes (réseau communal)

Calendrier prévisionnel

Aménager le réseau structurant du PDU IF à horizon 2020 et le reste du réseau pour 2024

Coûts estimatifs

Coût pour les aménagements / jalonnement est de 7,6 millions d'€ mais à horizon du PLD à 5 ans environ 4 millions € sont envisagés.

Aide au financement

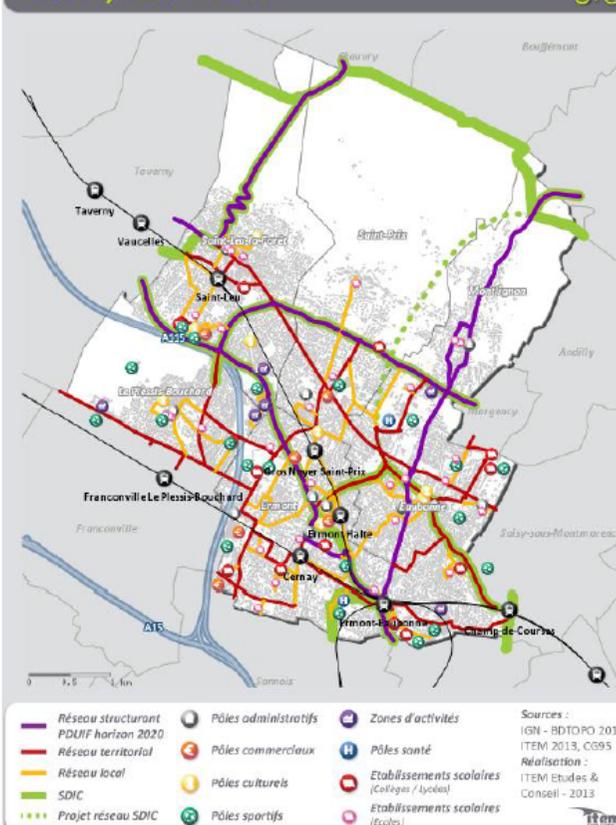
Dispositif ARCC du CG95 : 25 % des travaux de la CAFV tous les 2 ans dans un plafond de 500 K€
Ainsi sur 5 ans l'aide départementale serait de 312,5 K€.

Aide régionale sur le soutien aux projets relatifs à la réalisation d'itinéraires et équipements cyclables. Les itinéraires et équipements cyclables répondant à une ou plusieurs priorités sont financés :

- à hauteur de 50 % maximum de leur coût hors taxes s'ils répondent aux priorités 1 à 5,
- à hauteur de 30 % maximum de leur coût hors taxes s'ils répondent uniquement aux priorités 6 à 7.

A noter que l'ensemble du réseau n'est pas concerné mais bien celui défini comme structurant par la région IDF.

Réseau cyclable modélisé



Action 10

Améliorer l'offre de stationnement des cycles sur le territoire de la CAVF



Fiche de synthèse

Nature de l'opération

Développer des aménagements vélo sur l'espace public afin de :

- Organiser le stationnement des cycles de façon homogène et optimale sur l'ensemble du territoire
- Encourager la pratique du vélo en proposant des conditions de stationnement adaptées à proximité immédiate des pôles générateurs
- Soigner les liaisons entre le réseau cyclable et les éléments de stationnement destinés aux cycles.

Localisation de l'action

Sur l'ensemble des communes de la CAVF avec 130 secteurs identifiés pour du stationnement vélo

Maître d'ouvrage

Selon la domanialité des équipements (Communes, CAVF, Conseil général pour les collèges, Conseil Régional pour les lycées...)

Calendrier prévisionnel

Aménager le stationnement des cycles aux abords des établissements à 5 ans

Coûts estimatifs

Coût pour les aménagements de stationnement vélo de 386 K€

Aide au financement

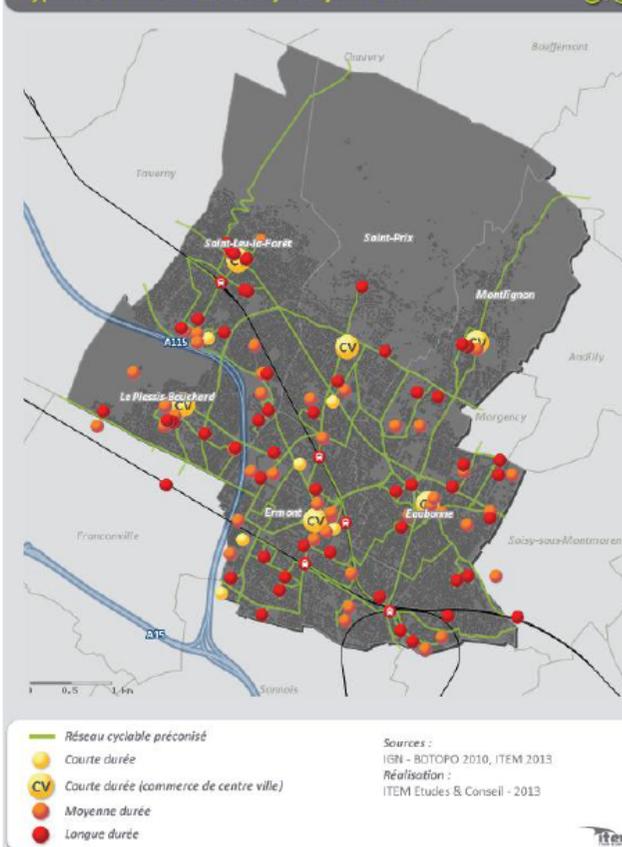
Aide régionale sur le soutien aux projets relatifs à la réalisation d'itinéraires et équipements cyclables.

Les itinéraires et équipements cyclables répondant à une ou plusieurs priorités sont financés :

- à hauteur de 50 % maximum de leur coût hors taxes s'ils répondent aux priorités 1 à 5,
 - à hauteur de 30 % maximum de leur coût hors taxes s'ils répondent uniquement aux priorités 6 à 7.
- A noter que l'ensemble du réseau n'est pas concerné mais bien celui défini comme structurant par la région IDF.

Le STIF financera à 100% du prix plafond ces nouvelles installations au niveau des gares. (10K€ pour un abris couvert de 20 places, 54K€ pour une consigne collective de 30 places).

Types de stationnement cycles préconisés



Action 11

Communiquer / informer / structurer sur les possibilités de déplacements alternatifs



Fiche de synthèse

Nature de l'opération

En développant une guide de déplacements multi-support, en communiquant auprès des nouveaux habitants, en établissant une carte modes actifs, en participant au développement d'applications via l'open data, en s'inscrivant dans la plateforme vianavigo et en favorisant le développement du covoiturage et de l'autopartage, la CAVF s'inscrit ainsi comme un vecteur important de diffusion de d'informations / communication en matière de mobilité.

Localisation de l'action

Le traitement des informations multimodales sera réalisé à l'échelle de la CAVF

Maître d'ouvrage

La CAVF aura en charge la structuration et la diffusion des informations après collecte auprès des partenaires intentionnels et des associations.

Calendrier prévisionnel

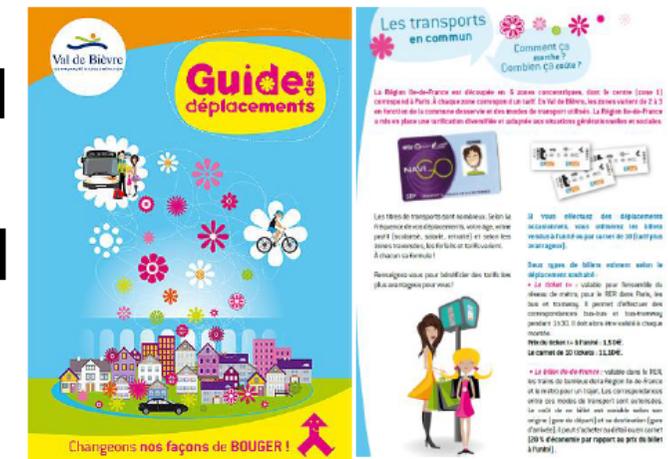
Développement de l'Open Data et participation à la plateforme vianavigo sous 2 ans
Edition du premier guide des déplacements et de la carte modes actifs sous 3 ans
Favoriser le développement de l'autopartage et du covoiturage sous 2 ans

Coûts estimatifs

Coût interne pour l'Open Data et vianavigo
15 K€ pour le guide déplacement et sa reproduction (20 pages) à 20 000 exemplaires
5 K€ pour la réalisation de la carte modes actifs

Aide au financement

Aucune aide attendue



Action 12

Suivi du PLD pour évaluer / adapter et faire vivre les actions



Fiche de synthèse

Nature de l'opération

Tout au long de l'élaboration un outil a été créé dans le but de centraliser l'information disponible en matière de mobilité mais également pour disposer d'un outil de suivi ainsi il sera possible de :

- Systématiser, centraliser et compléter les recueils d'information existants à ce jour
- Assurer une observation et un suivi de l'évolution des différents paramètres relatifs aux déplacements permettant de réagir aux évolutions constatées
- De déterminer des interventions plus ciblées et mieux adaptées à la réalité du terrain.

Localisation de l'action

L'ensemble des communes de la CAVF disposent de données similaires à la base de l'outil

Maître d'ouvrage

La CAVF aura en charge la structuration et le recensement de l'information. Les communes, le CG 95, le STIF notamment devront alimenter cet outil par la collecte de données qu'ils effectueront.

Calendrier prévisionnel

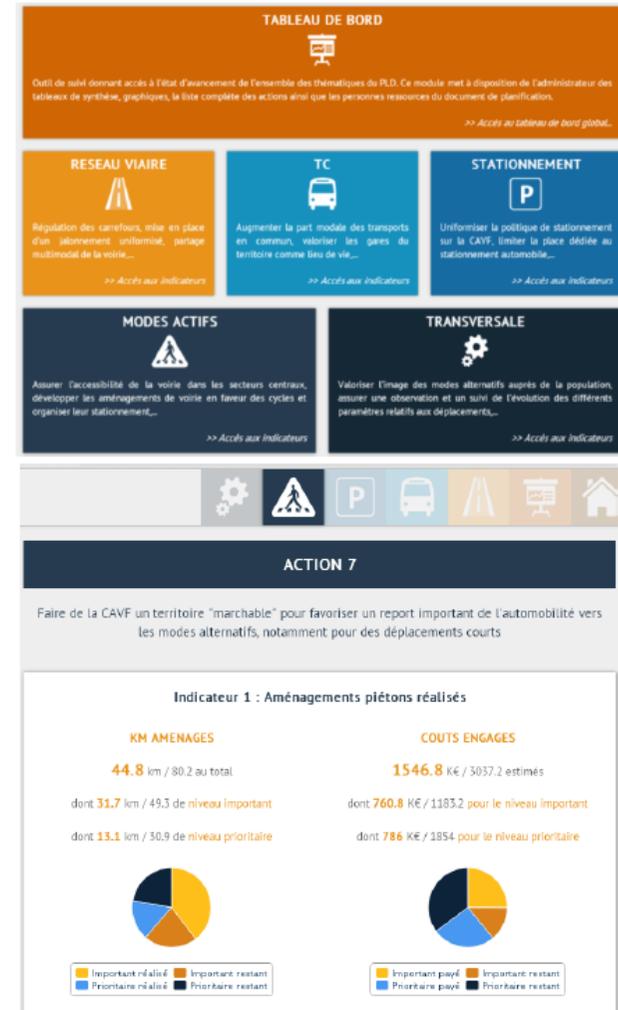
L'outil est en place à l'approbation du PLD
Le premier tableau de bord de suivi doit être édité dans les 2 ans qui suivent l'approbation et être reconduit à minima chaque année

Coûts estimatifs

Coût d'1/4 ETP pour la CAVF pour le suivi et l'alimentation de l'outil

Aide au financement

Aucune aide attendue



Action 13

Les plans de déplacements des pôles « pendulaires » pour favoriser l'application du PLD



Actions
transversales

Fiche de synthèse

Nature de l'opération

Initier grâce à la présence d'un conseiller en mobilité au sein de la CAVF le développement de PDES, PDE et PDA avec comme première application un PDA à l'agglomération. L'objectif est notamment de :

- Réduire l'utilisation de la voiture sur le trajet quotidien en favorisant des modes moins encombrants, moins polluants et moins dangereux comme les modes actifs, les TC.
- Offrir des alternatives à la voiture individuelle sur les trajets domicile-travail pour limiter les déplacements, les coûts, le besoin de stationnement,...

Localisation de l'action

31 établissements primaires (mise en place plus de pédibus) et 12 établissements scolaires (PDES) ainsi que 5 ZAE, les centres commerciaux et l'hôpital S. Veil (pour les PDE).

Maître d'ouvrage

Les différents établissements ou groupement d'entreprises auront en charge les plans de déplacements

Calendrier prévisionnel

1/3 des PDES et le PDA de la CAVF réalisé sous 2 ans

Coûts estimatifs

Coût moyen d'un PDES 15 K€ - 25 K€ pour un PDE et besoin ½ ETP pour la CAVF pour le conseil en mobilité

Aide au financement

Les aides financières de la Région pour les PDE outre l'aide de 30 % sur 3 pour le conseil en mobilité. Ce dispositif prévoit 2 types d'aides pour soutenir la réalisation des PDE de zone ou de PDE inter-entreprises

- Études : subvention de 40% maximum dans la limite d'un plafond de dépenses de 75 000 € (pour les PDES 100 % pour les lycées plafond de 10 K€ et 150 K€ à 75 % pour tous les collèges du département)
 - Actions : subvention de 40% maximum dans la limite d'un plafond de dépenses de 300 000 € sur 3 ans pour couvrir les dépenses nécessaires à la mise en œuvre (pour les PDES 100 % par lycée plafond de 30 K€ et 300 K€ à tous les collèges du département)
- L'ensemble de ces aides est cumulable avec d'autres aides, comme celle de l'ADEME, dans la limite d'un plafond de 70% toutes subventions comprises.

Le dispositif de soutien de l'ADEME

- D'aides à la décision pour la mise en œuvre du diagnostic du PDE ou d'une évaluation ex-post (50 % des dépenses éligibles (70% pour le secteur non concurrentiel) plafonnées à 100 000 euros.), le recrutement d'un chargé de mission.

• D'opérations exemplaires : maximum de 40 % des coûts éligibles (selon conditions)

• Ou d'aides à la diffusion : dépenses de communication et de sensibilisation, plafonnées à 10 000 € HT. L'aide apportée est une subvention dont le taux maximum est de 30 % du montant H.T. des dépenses éligibles.



Source : CCI France

Action
14

Lier politique d'urbanisme et alternative à l'automobilité en prévoyant les aménagements favorables aux modes alternatifs pour les nouveaux projets



Fiche de synthèse

Nature de l'opération

Cette action consiste à lier transports & urbanisme dans une logique de densifier en priorité les secteurs bien desservis en TC et ce pour :

- Penser l'offre de transport alternatif à l'automobile conjointement au projet urbain et non plus une fois sa réalisation achevée.

Localisation de l'action

L'ensemble des communes de la CAVF

Maître d'ouvrage

La CAVF si mise en place d'un PLUi sinon les communes au travers de leurs PLU

Calendrier prévisionnel

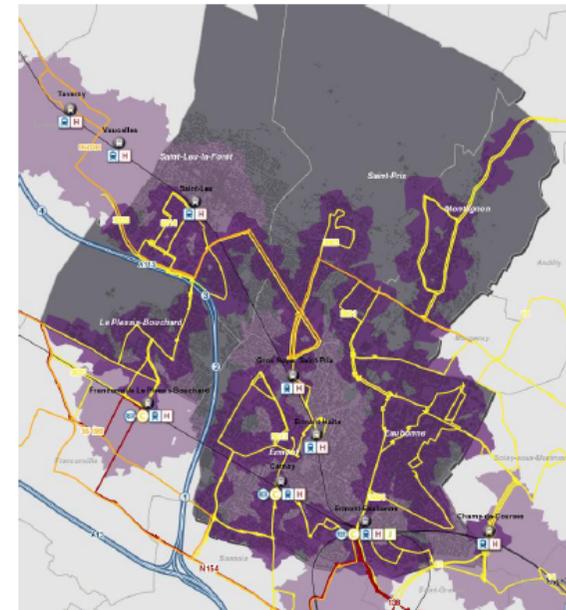
Sous 5 ans

Coûts estimatifs

Aucun coût direct – simple prise en considération de la philosophie du lien transports / urbanisme dans les documents d'urbanisme

Aide au financement

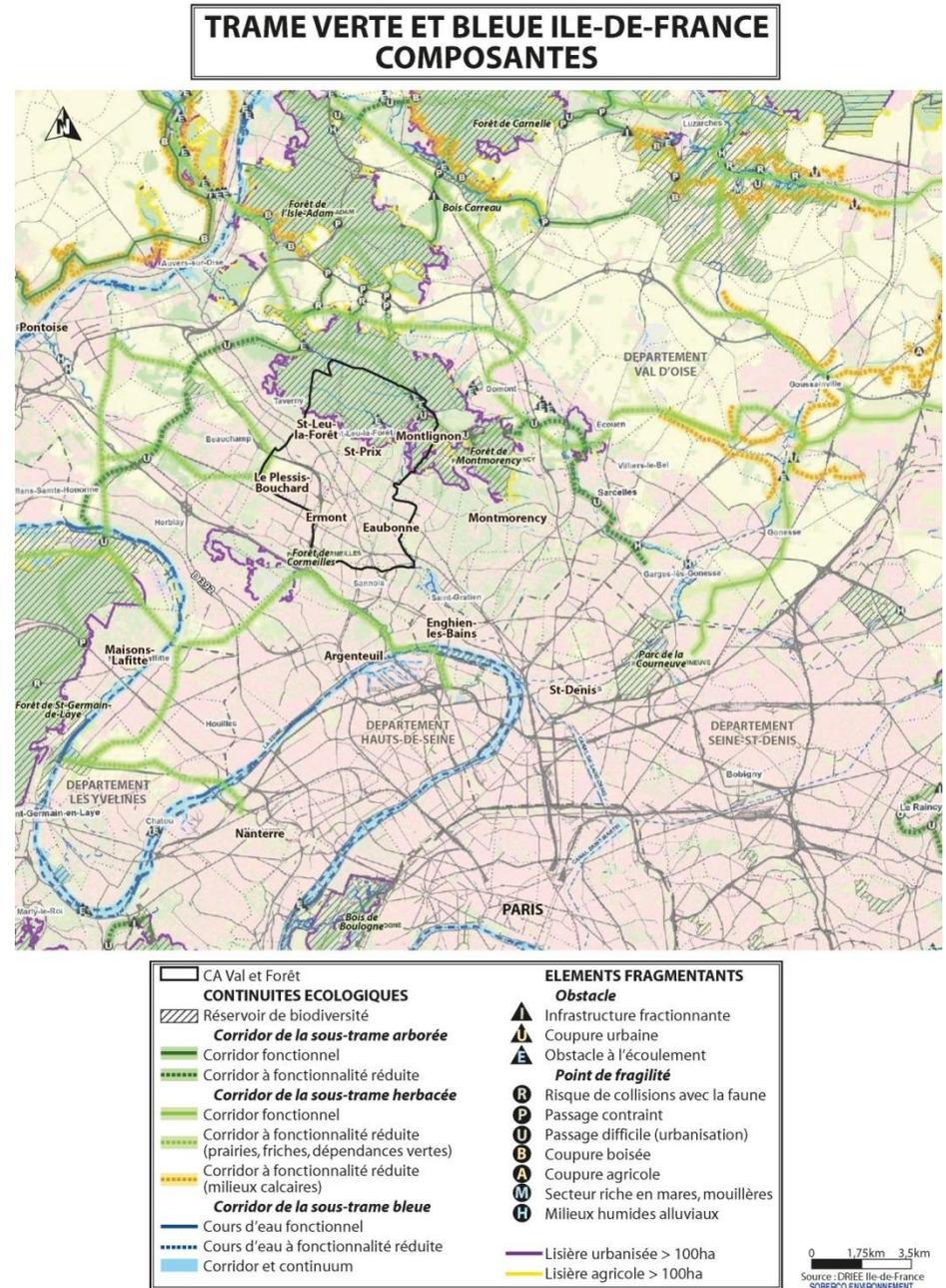
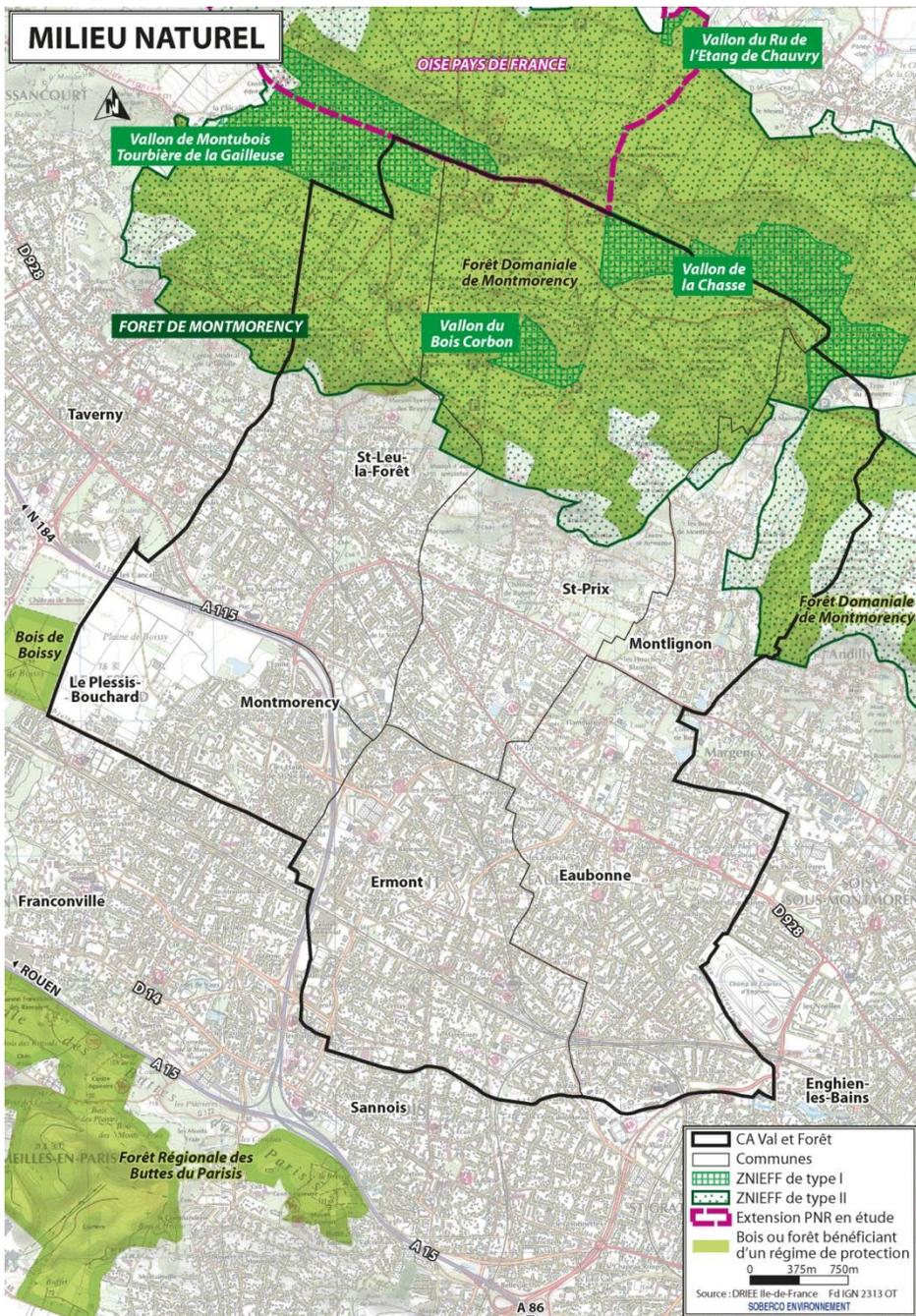
Aucune aide attendue



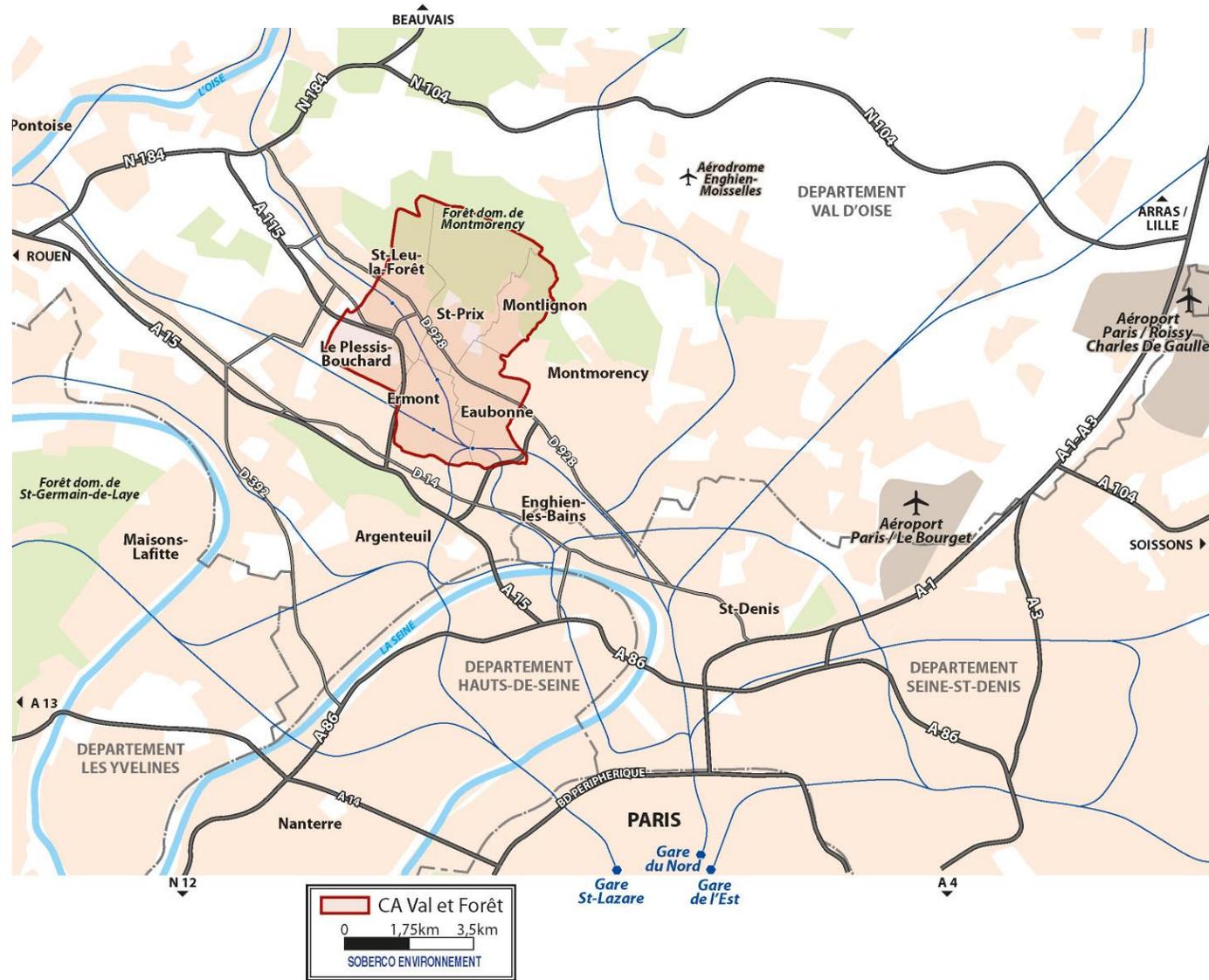
2 PROFIL ENVIRONNEMENTAL SOMMAIRE

Dimensions de l'environnement	Constats	Enjeux en lien avec les déplacements	Leviers d'actions possibles dans le cadre du PLD
Qualité de l'air	<p>Certains polluants atmosphériques dépassent les seuils réglementaires de qualité de l'air, dont les particules fines (PM10), le dioxyde d'azote (NOx) et l'ozone. Ce phénomène a des conséquences importantes en matière de santé.</p> <p>55 % des émissions d'oxydes d'azote et 28 % des particules fines sont imputables au transport routier.</p>	Réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre qui présentent des risques pour la santé publique et le changement climatique.	<p>Réduction du trafic automobile</p> <p>Diminution de la part modale de la voiture.</p>
Ambiance acoustique	Nuisances acoustiques liées aux infrastructures routières (notamment l'A115) et ferroviaires, aux activités et à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.	Réduire les niveaux de bruit dans les zones urbaines qui présentent des risques pour la santé humaine.	<p>Réduction globale du trafic automobile.</p> <p>Limiter la place de l'automobile.</p>
Energie	<p>70 % de la consommation énergétique finale est d'origine fossile (produits pétroliers et gaz naturel), due principalement aux secteurs du bâtiment et des transports.</p> <p>27 % des consommations sont liées aux transports terrestres.</p> <p>Importance de la place de la voiture dans les déplacements.</p>	Réduire les consommations énergétiques et la dépendance aux énergies fossiles (vulnérabilité des ménages).	<p>Réduction du trafic automobile.</p> <p>Développement des transports en commun et de leur fréquentation en cohérence avec les perspectives de développement urbain.</p>

Dimensions de l'environnement	Constats	Enjeux en lien avec les déplacements	Leviers d'actions possibles dans le cadre du PLD
Espace	Augmentation de l'artificialisation du sol limitée car peu de réserves foncières et des espaces naturels et agricoles préservés. Densification et renouvellement urbain.	Limiter la consommation d'espace. Assurer un développement et une densification à proximité des pôles générateurs de transport et les axes de transports.	Cohérence urbanisation/déplacements. Aménagements en faveur d'un meilleur partage de la voirie.
Biodiversité	Espaces naturels remarquables concentrés sur le Nord du territoire avec notamment la forêt de Montmorency.	Préserver, valoriser les espaces naturels. Limiter les points de conflits.	Prise en compte du patrimoine naturel lors des divers aménagements d'infrastructures.
Ressource en eau	Réseau hydrographique limité avec la présence de trois ruisseaux (Ruisseau du petit moulin, Ru de Corbon, Ru d'Enghien), vulnérables aux pollutions urbaines et présentant une qualité écologique médiocre.	Préserver, valoriser les ressources en eau.	Prise en compte des cours d'eau et de la préservation de la ressource en eau dans les divers aménagements d'infrastructures.
Paysage et patrimoine	Présence de sites classés (Parc du château de la Chesnaie, partie de la propriété de Miraval, Château de Boissy) et d'un site inscrit (ensemble du massif des trois Forêts de Carnelle, l'Isle-Adam, Montmorency et leurs abords) couvrant le Nord du territoire.	Modérer la consommation de l'espace et valoriser les sites et paysages.	Prise en compte du paysage lors des divers aménagements.
Risques	Risques naturels (inondation, mouvements de terrains - tassements différentiels) et risques technologiques (transport de matières dangereuses).	Appliquer le principe de non aggravation des risques.	Prise en compte des risques existants et limitation de l'exposition de la population lors des aménagements.



SCHEMA DES INFRASTRUCTURES



3 DESCRIPTION DES IMPACTS DU PLAN LOCAL DE DEPLACEMENTS DE LA CA VAL-ET-FORET

Ces tableaux permettent de synthétiser les actions mises en place dans le PLD pour chaque axe, ainsi que les effets sur le système de transport et les indicateurs de mise en œuvre.

3.1 Axe 1 : Améliorer le réseau viaire

Les actions	Les mesures	Les effets sur le système de transport	Les indicateurs d'évaluation de la mise en œuvre du PLD
1. Etablir une hiérarchisation fonctionnelle du réseau viaire et adapter la configuration des voies en fonction des besoins	<ul style="list-style-type: none"> • Hiérarchisation cohérente du réseau viaire. • Régulation des carrefours clés. • Jalonnement conforme à la hiérarchisation. • Mise en place d'un jalonnement multimodal. • Adaptation de la configuration des voies en fonction des besoins. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fluidification du trafic en privilégiant les axes majeurs. • Réduction du trafic de transit sur les voies non adaptées et orientation des flux sur les axes majeurs. • Diminution de l'emprise dédiée à la voiture sur les voies (circulation et stationnement). • Modération de la vitesse de circulation. • Développement de l'usage des modes doux avec la mise en place de cheminements dédiés et sécurisés en fonction de la hiérarchisation des voies. 	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution du nombre de carrefours régulés. • Nombre de kilomètre d'aménagements de voirie en zone de modération de trafic suivant les différents niveaux de hiérarchisation du réseau viaire. • Evolution du nombre d'accidents tous modes.
2. Utiliser l'outil stationnement pour favoriser l'usage des modes alternatifs	<ul style="list-style-type: none"> • Uniformisation de la politique de stationnement et notamment de la réglementation. • Mise en place d'une nouvelle appellation des zones de stationnements. • Réduction des places de stationnement avec des normes plus restrictives à proximité des transports en communs et une mutualisation entre les usages de bureaux et de logements. • Développement des stationnements vélos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Adaptation des réglementations de stationnement par rapport aux besoins. • Amélioration de la lisibilité des zones de stationnement et de leur fonctionnement. • Limitation de la place dédiée au stationnement automobile privé et public. • Incitation à l'usage des modes alternatifs à travers une meilleure politique de stationnement. • Augmentation de l'usage de véhicules électriques. • Augmentation de l'utilisation des vélos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de PLU en compatibilité avec le PLD pour les normes de stationnement automobile et vélos. • Evolution des réglementations sur les communes concernées. • Suivi de l'évolution des secteurs réglementés. • Suivi des différents taux des enquêtes de stationnement (occupation, rotation, interdit, respect,...).

3.3 Axe 2 : Développer les transports collectifs et l'intermodalité

Les actions	Les mesures	Les effets sur le système de transport	Les indicateurs d'évaluation de la mise en œuvre du PLD
3. Adapter les TC aux déplacements quotidiens avec un réseau de bus hiérarchisé	<ul style="list-style-type: none"> Adaptation du niveau de service avec les besoins (augmentation de la fréquence, lisibilité des lignes, simplification des itinéraires ...). Création de nouvelles lignes scolaires, communales et intercommunales complémentaires. 	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation de la part modale des TC en renforçant l'attrait du réseau. Amélioration de la lisibilité du réseau. Amélioration de la vitesse commerciale et de la constance des lignes. Meilleure adéquation entre offre et demande du réseau de bus. 	<ul style="list-style-type: none"> Evolution de la fréquentation sur les lignes avant et après leur restructuration. Evolution des vitesses commerciales des différentes lignes restructurées. Enquête qualitative auprès des usagers des lignes restructurées.
4. Faire des gares des pôles d'échanges interfaces entre le local et l'accès à la région	<ul style="list-style-type: none"> Développement des services en gare et de l'offre de multimodalité (parking relais, gares routières, dépose minute, vélos,...). Aménagements pour simplifier l'information aux voyageurs et assurer le confort des usagers. Aménagement de l'espace public autour des pôles pour améliorer les conditions d'accès à pied, en vélo ou bus de manière lisible et sécurisé. 	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation de la part modale de TC. Valorisation des gares du territoire comme lieu de vie et d'échange. Amélioration de l'intermodalité dans et à proximité des gares. Accessibilité des pôles par un aménagement de l'espace public confortable, lisible et sécurisé. 	<ul style="list-style-type: none"> Enquête avant / après les aménagements sur les pratiques de rabattement en gare.
5. Un réseau lisible et compréhensible par tous	<ul style="list-style-type: none"> Simplification des itinéraires. Développement d'une bonne communication pour la lisibilité du réseau (plans, numérotation, charte graphique, mobiliers...). Développement d'informations sur supports variés (papier, smartphone, internet,...). 	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation de la part modale de TC. Mettre en place un réseau uniformisé et lisible, plus simple. Renforcer l'attractivité des TC. Amélioration des conditions de déplacements avec des informations sur le voyage (avant, pendant et après). 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'applications créées. Enquête qualitative sur la perception du réseau par la population.

3.4 Axe 3 : Développer les modes doux

Les actions	Les mesures	Les effets sur le système de transport	Les indicateurs d'évaluation de la mise en œuvre du PLD
6. Faire un territoire « marchable » pour favoriser le report de l'automobile vers les modes alternatifs	<ul style="list-style-type: none"> • Limitation des contraintes sur les déplacements piétons en assurant des cheminements plus sûrs, agréables et directs (aménagement de zone de modération de vitesse, plateaux piétons,...). • Bonne accessibilité par la marche des principaux générateurs de déplacements. • Incitation aux déplacements à pied. 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction du poids de la voiture et de ses nuisances. • Réduction de la vitesse de circulation des véhicules • Amélioration des conditions de déplacements avec des aménagements de cheminements qualitatifs et sécurisés en fonction des niveaux de priorité. • Amélioration de la qualité de l'espace public. • Report modal vers la marche à pied. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de kilomètres d'aménagements piétons réalisés. • Evolution de la part modale de la marche sur les trajets Domicile-Travail et Domicile-Ecole. • Evolution de l'accidentologie piétonne.
7. Favoriser la cohabitation modale dans les secteurs les plus fréquentés	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction de la vitesse (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) avec la mise en place d'aménagements spécifiques (coussins, plateaux, étranglements, chicanes, dévoiements,...). • Jalonnement et signalisation. • Réduction du sentiment d'insécurité routière. 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement des modes doux. • Amélioration de l'efficacité des modes doux par rapport à la voiture. • Amélioration de la sécurité et de la qualité de vie des zones résidentielles et des espaces à forte concentration d'équipements. • Réduction de la vitesse de circulation des véhicules. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'arrêtés pris sur les limitations de vitesses. • Nombre de plateaux piétons réalisés. • Nombre de kilomètres de zone de modération de trafic réalisés. • Nombre d'accidents dans les secteurs de modérations et de plateau piéton avant le PLD et au moment des évaluations.
8. Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements	<ul style="list-style-type: none"> • Offre d'une homogénéité de continuité de déplacements sur le territoire. • Prise en compte de l'accessibilité dans les aménagements. • Mise aux normes PMR de la voirie et des espaces publics et des transports. 	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration des conditions d'accessibilité pour les PMR (espaces publics, voirie, transports en communs, arrêts de bus,...). • Amélioration de la qualité de l'espace public. 	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation du Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE). • Nombre de kilomètres de voirie mis en accessibilité. • Suivi de la mise en accessibilité des 70 arrêts de TC.

Les actions	Les mesures	Les effets sur le système de transport	Les indicateurs d'évaluation de la mise en œuvre du PLD
9. Développer la pratique cyclable par des aménagements adaptés	<ul style="list-style-type: none"> • Développement des aménagements de voirie (pistes cyclables en continuité entre les différents secteurs attractifs). • Hiérarchisation du réseau de maillage avec des aménagements à réaliser suivant les besoins (pistes cyclables, bandes cyclables, espaces partagés, zone 30, espace de rencontre, jalonnement,...). 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement d'un réseau cyclable, plus large, maillé et lisible. • Accessibilité en cycles des principaux générateurs de déplacements. • Incitation de l'utilisation des vélos. • Réduction du poids de la voiture et de ses nuisances. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables réalisés. • Nombre d'accidents des cycles. • Enquête de comptage des cycles sur les axes récemment aménagés.
10. Améliorer l'offre de stationnement des cycles	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place de stationnements cycles par rapport aux besoins et à proximité des pôles générateurs de déplacements. • Mise en place d'équipements adaptés aux usages (arceaux, abris à vélos, box individuel, abris collectifs fermés,...). 	<ul style="list-style-type: none"> • Organisation optimale et homogène des stationnements des cycles. • Amélioration des conditions de stationnements sécurisés et confortables. • Incitation de l'utilisation des vélos avec des stationnements à proximité immédiate des pôles générateurs. • Amélioration des conditions d'accès entre le réseau cyclable et les éléments de stationnements. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de parc vélos publics réalisés sur le territoire (hors gares). • Nombre de places vélos sur chaque gare. • Enquête de fréquentation des parcs vélos au niveau des gares.

3.5 Axe 4 : Mettre en place des actions transversales

Les actions	Les mesures	Les effets sur le système de transport	Les indicateurs d'évaluation de la mise en œuvre du PLD
11. Communiquer / informer / structurer sur les possibilités de déplacements alternatifs	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'informations sur les pratiques (horaires, itinéraires, tarifications,...) et de sensibilisation (avantages des modes alternatifs par rapport à la voiture). Mise en place d'un guide de déplacements, carte modes doux, plateforme d'information voyageurs.... Développement d'applications. Soutien des initiatives de covoiturage et d'autopartage. 	<ul style="list-style-type: none"> Valorisation de l'image des modes alternatifs (TC, modes doux, covoiturage, autopartage). Amélioration des conditions de circulations en TC avec des informations sur le trajet. Report modal de la voiture vers les TC. Développement du covoiturage et de l'autopartage. 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'édition (ou de téléchargement) des guides de déplacements et de la carte modes doux. Nombre d'applications locales réalisées depuis l'ouverture des données sur la mobilité.
12. Suivi du PLD pour évaluer / adapter et faire vivre les actions	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'un comité de suivi PLD. Centralisation des recueils d'informations. Réalisation d'un bilan des actions du PLD et ajustement. 	<ul style="list-style-type: none"> Observation et suivi des évolutions des différents paramètres pour permettre de réagir aux évolutions constatées. Adaptation des interventions mises en place en fonction des retours du terrain. 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place de l'outil d'évaluation au moment de l'approbation du PLD. Première réunion du comité de suivi un an après l'approbation du PLD.

Les actions	Les mesures	Les effets sur le système de transport	Les indicateurs d'évaluation de la mise en œuvre du PLD
13. Plans de déplacements des pôles « pendulaires » pour favoriser l'application du PLD	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place de Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires (sécurité des modes doux, stationnements, stationnements vélos,...). Mise en place d'un pédibus. Aménagements des abords des établissements (qualité des cheminements, sécurisation des modes doux,...). Sensibilisation des scolaires. Suivi et accompagnement des Plans de Déplacement des Établissements Scolaires (PDES). Mise en place de Plans de Déplacements d'Entreprises (incitation des entreprises, accompagnements des démarches, ...). Mise en place du Plan de Déplacement des Administrations (PDA) du territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> Réduction de l'utilisation de la voiture sur le trajet Domicile-Ecole en favorisant les modes doux. Réduction de l'utilisation de la voiture sur le trajet Domicile-Travail en favorisant les modes doux. 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de Pédibus en cours, mis en place ou arrêté sur l'année. Nombre d'enfants utilisant en moyenne le pédibus. Nombre de PDE en cours d'étude et nombre acté. Evolution de la part modale des salariés (INSEE ou enquête PDE).
14. Lier politique d'urbanisme et alternative à l'automobilité en prévoyant les aménagements favorables aux modes alternatifs pour les nouveaux projets	<ul style="list-style-type: none"> Densification des secteurs urbains dans les zones bien desservies par les TC. Mise en place de zones tertiaires et de commerces aux abords des gares. Mise en place de cheminements piétons de qualité et d'aménagements cyclables en fonction des conditions de desserte en TC. Inscription de ces cheminements dans les PLU. 	<ul style="list-style-type: none"> Prise en compte de l'offre de transport alternatif dans le projet urbain et les documents d'urbanisme. 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de PLU ou d'un PLUi adapté à cette philosophie.

4 DESCRIPTION DES PRINCIPALES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE ET MESURES ASSOCIEES

Enjeux environnementaux	Nature des effets	Analyse détaillée des incidences potentielles	Mesures associées
<p>Qualité de l'air Réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre</p>		<p>Baisse des émissions de polluants et de gaz à effet de serre liée à :</p> <ul style="list-style-type: none"> la baisse du trafic routier et notamment en centre urbain : densification, baisse du transit et augmentation de l'usage des modes doux (cheminements modes doux accessibles, confortables et sécurisés, réseau cyclable continu et stationnements vélos, attractivité du réseau de bus, développement de l'intermodalité, meilleure accessibilité des pôles de transports, lisibilité du réseau, PDES, PDE et PDA). la réduction de la vitesse : zonages réglementaires et aménagements spécifiques. la fluidification de la circulation. l'utilisation de véhicules électriques. <p>Effets contrastés par :</p> <ul style="list-style-type: none"> la meilleure organisation et lisibilité du réseau viaire et du stationnement qui engendre un moindre report modal. la baisse de la vitesse de la circulation engendre l'augmentation des émissions de certains polluants. l'augmentation des émissions sur les axes renforcés. la vigilance sur les aménagements de voirie et les modes doux pouvant engendrer des effets d'accélération/freinage, source d'émissions de polluants. 	<p>Pour déterminer les effets réels des aménagements et donc des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, réaliser des études approfondies :</p> <ul style="list-style-type: none"> sur l'évolution : des trafics routiers, de la vitesse de circulation et de la fluidité du trafic. sur l'analyse des impacts de ces évolutions sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Enjeux environnementaux	Nature des effets	Analyse détaillée des incidences potentielles	Mesures associées
<p>Ambiance acoustique</p> <p>Réduction des niveaux de bruit dans les zones urbaines</p>	 	<p>Baisse des nuisances sonores, baisse limitée car moindre corrélation entre trafic et nuisances sonores, liée à :</p> <ul style="list-style-type: none"> la baisse du trafic routier et notamment en centre urbain : densification, baisse du transit et augmentation de l'usage des modes doux (cheminements modes doux accessibles, confortables et sécurisés, réseau cyclable continu et stationnements vélos, attractivité du réseau de bus, développement de l'intermodalité, meilleure accessibilité des pôles de transports, lisibilité du réseau, PDES, PDE et PDA). l'augmentation de l'usage des transports non bruyants (vélos et marche à pied). la réduction de la vitesse : zonages réglementaires et aménagements spécifiques. la fluidification de la circulation (régime moteur plus régulier). l'utilisation de véhicules électriques moins bruyants. <p>Effets contrastés par :</p> <ul style="list-style-type: none"> la meilleure organisation et lisibilité du réseau viaire et du stationnement qui engendre un moindre report modal. l'augmentation de l'offre de TC (fréquence, nouvelles lignes, dépôts,...). l'augmentation des nuisances sonores sur les axes renforcés. la vigilance sur les aménagements de voirie et les modes doux pouvant engendrer des effets d'accélération/freinage, source de nuisances sonores. 	<p>Pour déterminer les effets réels des aménagements et donc des nuisances sonores, réaliser des études approfondies :</p> <ul style="list-style-type: none"> sur l'évolution : des trafics routiers, de la vitesse de circulation et de la fluidité du trafic. sur l'analyse des impacts de ces évolutions sur les nuisances sonores. <p>Il est aussi nécessaire d'assurer le traitement réglementaire avec des protections acoustiques au niveau des axes renforcés (en cas de Point Noir de Bruit, résorption à engager).</p>

Enjeux environnementaux	Nature des effets	Analyse détaillée des incidences potentielles	Mesures associées
<p>Energie</p> <p>Réduction des consommations énergétiques et de la dépendance aux énergies fossiles</p>		<p>Baisse des consommations énergétiques et notamment des énergies fossiles liée à :</p> <ul style="list-style-type: none"> la baisse du trafic routier et notamment en centre urbain : densification, baisse du transit et augmentation de l'usage des modes doux (cheminements modes doux accessibles, confortables et sécurisés, réseau cyclable continu et stationnements vélos, attractivité du réseau de bus, développement de l'intermodalité, meilleure accessibilité des pôles de transports, lisibilité du réseau, PDES, PDE et PDA). la réduction de la vitesse : zonages réglementaires et aménagements spécifiques. la fluidification de la circulation (régime moteur plus régulier). l'utilisation de véhicules électriques et la modernisation du parc automobile avec des meilleures performances énergétiques. <p>Effets contrastés par :</p> <ul style="list-style-type: none"> la meilleure organisation et lisibilité du réseau viaire et du stationnement qui engendre un moindre report modal. l'augmentation de l'offre de TC (fréquence, nouvelles lignes, dépôts,...). la vigilance sur les aménagements de voirie et les modes doux pouvant engendrer des effets d'accélération/freinage, source de consommations énergétiques. 	<p>Pour déterminer les effets réels des aménagements et donc des consommations énergétiques, réaliser des études approfondies :</p> <ul style="list-style-type: none"> sur l'évolution : des trafics routiers, de la vitesse de circulation et de la fluidité du trafic. Sur l'analyse des impacts de ces évolutions sur les consommations énergétiques et la nature des énergies (part du renouvelable).
<p>Espace</p> <p>Limitation de la consommation d'espace et densification des zones à proximité des transports</p>		<ul style="list-style-type: none"> Densification des secteurs urbains à proximité des pôles de transport limitant l'étalement urbain. Possible augmentation de la consommation d'espaces ouverts mais potentiel limité car aménagements mis en place sur les infrastructures existantes. 	<p>Assurer l'optimisation foncière des aménagements afin de limiter au maximum la consommation d'espaces non artificialisés.</p>

Enjeux environnementaux	Nature des effets	Analyse détaillée des incidences potentielles	Mesures associées
<p>Biodiversité</p> <p>Préservation et valorisation des espaces naturels</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Préservation des milieux naturels et agricoles en réduisant la consommation d'espaces. • Potentiel perte de biodiversité en ville avec une artificialisation accrue des sols dans les réaménagements des voies pour laisser plus de place aux modes doux. 	<p>Assurer l'optimisation foncière des aménagements afin de limiter au maximum la consommation d'espaces naturels, d'espaces verts ou de plantations.</p> <p>Préserver la biodiversité en limitant les effets de coupures et en développant des continuités écologiques.</p>
<p>Ressource en eau</p> <p>Préservation et valorisation des ressources en eau</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des pollutions des eaux pluviales de ruissellement sur voiries liée à la baisse du trafic routier et à la modernisation du parc automobile. • Potentiel augmentation de l'imperméabilisation des sols avec les réaménagements de voies. 	<p>Limiter au maximum l'imperméabilisation des sols (matériaux poreux, espaces verts,...) dans les aménagements et une gestion des eaux pluviales alternative.</p>
<p>Paysage et patrimoine</p> <p>Valorisation des paysages</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de l'espace public avec une place limitée de la voiture • Réduction des impacts des pollutions atmosphériques sur le patrimoine bâti avec la baisse du trafic routier. • Potentiel perte d'espaces verts et alignements d'arbres en ville avec une artificialisation accrue des sols dans les réaménagements des voies pour laisser plus de place aux modes doux. • Valorisation des gares dans le paysage urbain. 	<p>Assurer l'optimiser l'insertion paysagère des aménagements et notamment des gares en limitant l'artificialisation des sols dans les aménagements.</p>
<p>Risques</p> <p>Principe de non aggravation des risques</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Réduction du risque accidentogène avec une réduction de la vitesse de circulation et un meilleur partage de l'espace public, et notamment des cheminements modes doux sécurisés. • Réduction des risques liés au transport de matières dangereuses en limitant le transit dans les centres urbains denses et la baisse du trafic (moins de personnes exposées). • Potentiel accroissement du ruissellement dû à l'augmentation de l'imperméabilisation des sols avec les réaménagements de voies. 	<p>Assurer la gestion des eaux pluviales des aménagements pour assurer la non aggravation du risque de ruissellement.</p>