

TABLEAU RECAPITULATIF DES IMPACTS DU PLAN LOCAL DES DEPLACEMENTS (PLD) DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

AXE I – RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

Les mesures	Les effets sur le système de transport	Indicateurs d'évaluation de la mise en œuvre du PLD
<p>I-1 Améliorer l'offre en TC ferroviaires</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduction du trafic routier via le report modal vers les transports collectifs, grâce à une plus grande attractivité des TC liée à une offre de transport de qualité • Améliorer les temps de parcours 	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution part modale des TC • Evolution des remboursements de passe navigo dans les entreprises • Temps de connexion entre SQY et les autres pôles • Nombre d'interconnexions réalisées sur le territoire 	
<p>I-2 Aménager les pôles d'échanges multimodaux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménagements de l'espace public aux abords immédiats des pôles afin d'améliorer les conditions d'accès à pied, à vélo ou en bus • Aménagements au sein des pôles pour simplifier les correspondances et améliorer le confort des voyageurs en gare. • Simplification des trajets multimodaux grâce à l'amélioration des conditions de correspondance et de rabattement sur les pôles. 	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution de la fréquentation et de l'offre des gares en voyages/an • Nombre de montées/descentes dans les pôles d'échanges 	
<p>I-3 Réorganiser le réseau de bus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la fluidité de circulation 	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution de la fréquentation du réseau de bus : 	

des bus et augmentation de leur vitesse commerciale.	nombre de voyageurs /an
<ul style="list-style-type: none"> • Optimiser les bus en circulation • Amélioration des performances environnementales du matériel roulant • Optimisation de l'usage des modes par adaptation de leur capacité à la demande (transport à la demande). 	<ul style="list-style-type: none"> • Kilomètres parcourus par le réseau de bus • Vitesse commerciale des lignes de bus
<p>I-4 Poursuivre les projets de sites préférentiels et lignes dédiées</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création de nouvelles infrastructures, en surface mais le long voire sur des infrastructures déjà existantes. • Aménagements ponctuels de la voirie afin d'améliorer les conditions de circulation des bus, situés le plus souvent sur ou le long de la voirie existante, en milieu urbain ou le long de voies rapides. • Amélioration de l'espace public autour du projet de TC : aménagement de pacification de la voirie... 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de km de couloirs bus/ TCSP mis en service • Amélioration des temps de parcours sur les franchissements • Nombre de courses sur les ponts
<p>I-5 Adapter la ville aux transports collectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans certains cas, mesures limitant l'usage de la voiture sur les axes concernés (réglementation du stationnement, réduction des voies de circulation, priorité des bus aux carrefours, etc.). • Report vers les transports collectifs grâce à l'intensification urbaine autour des transports collectifs structurants. 	<ul style="list-style-type: none"> • Densité urbaine autour des axes de TCSP • Nombre de PLU mis en compatibilité avec ces actions du PLD • Nombre de plateaux surélevés et de dos d'âne par ligne • Respect du processus de validation des travaux • Formation des techniciens

- Réduction des distances de déplacement et moindre recours à la voiture particulière grâce à un urbanisme plus adapté aux transports collectifs (ouverture des quartiers)

I-6 Se doter d'outils performants

- Amélioration des conditions de déplacements en transports collectifs grâce à la disponibilité d'une information avant et pendant le voyage.

- . Diffusion de nouveaux supports d'informations aux arrêts (flash code, plans de circulation...)
- . Nombre de bornes d'informations mises en place
- . Modélisation des déplacements disponibles pour étudier les évolutions du réseau

I-7 Poursuivre la politique de sécurité dans les transports

- Amélioration de la perception de l'usage des TC (le sentiment d'insécurité est un frein à l'usage des TC)

- . Nombre d'incidents sur le réseau
- . Taux de fraude constaté
- . Formation des contrôleurs
- . Formation des conducteurs à la conduite, à l'accueil des voyageurs et à la sécurité dans le tunnel
- . Mesures inopinées des connaissances des conducteurs à la sécurité du tunnel

I-8 Rendre les transports en commun accessibles

- Amélioration des conditions de déplacements en transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite par la diffusion d'information sous forme sonore et visuelle (sans impact sur l'environnement) ou la mise en accessibilité des arrêts et véhicules

- . Pourcentage des points d'arrêts de bus accessibles
- . Nombre de bus disposant d'annonces sonores extérieures
- . Nombre de gares routières accessibles

Enjeux environnemental	Nature des effets attendus	Analyse détaillée des incidences potentielles	Horizon	Réversibilité
Qualité de l'air		<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des émissions de polluants liée à la baisse du trafic routier et notamment en cœur d'agglomération, secteur le plus soumis à des niveaux de polluants élevés • Baisse des émissions de polluants liée au remplacement de bus par des matériels aux performances environnementales améliorées • Baisse des émissions de polluants liée au renouvellement des bus et à la fluidification de leur circulation 	C/M/LT	Réversible
Énergie et climat		<ul style="list-style-type: none"> • Baisse des émissions de gaz à effet de serre liée à la diminution du trafic routier <p>Réduction des émissions de gaz à effet de serre liée à la diminution globale des kilomètres parcourus en voiture grâce à une ville plus compacte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baisse des émissions de polluants liée au remplacement de bus par des matériels aux performances environnementales améliorées 	C/M/LT	Réversible
Nuisances sonores		<ul style="list-style-type: none"> • Impact potentiellement important sur le bruit résultant de la réduction du trafic routier sur les axes concernés et de la fluidification de la circulation des bus (moins de freinages/accélérations) • Mise en place d'un nouveau matériel roulant, moins bruyant • Augmentation localisée des émissions sonores liées à l'augmentation de la circulation de trains, à l'augmentation des fréquences de bus ou à la création ou à l'extension d'ateliers garage/dépôts associés, à la mise en place de nouvelles lignes de transports collectifs et à la création ou à l'extension de dépôts associés (à comparer toutefois à la situation de référence : lignes de bus existantes et trafic routier compensée en partie par le renouvellement du matériel roulant, moins bruyant), • Augmentation des nuisances sonores sur d'autres axes en cas de report de trafic routier consécutif aux mesures contraignant l'usage de la voiture sur les axes de site propre • Impact local potentiellement positif sur le bruit autour des pôles en cas de réduction des rabattements en voiture au profit de modes actifs 	C/M/LT CT	Réversible Réversible
Santé		<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des impacts sanitaires liée à la baisse de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores • Amélioration des conditions de déplacement grâce à un meilleur confort 	M/LT CT	Réversible

TABLEAU RECAPITULATIF DES IMPACTS DU PLAN LOCAL DES DEPLACEMENTS (PLD) DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

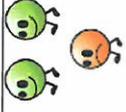
		<p>(renouvellement du matériel roulant, désaturation des lignes les plus chargées), à une meilleure régularité et à une meilleure gestion des situations perturbées</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diminution des accidents de la route liée à la réduction du trafic routier • Amélioration des conditions de déplacement grâce à une préparation facilitée et à une information disponible en cours de voyage 	M/LT	irréversible
<p>Aménagement et espaces ouverts</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Consommation réduite d'espaces ouverts à l'échelle régionale grâce à la construction d'une ville plus compacte • Effets contrastés de la création d'infrastructures sur l'urbanisation (peuvent soit favoriser une ville compacte, soit entraîner de l'étalement urbain) • Diminution de la consommation d'espaces ouverts grâce à la création d'axes structurants de transports collectifs, supports de l'intensification urbaine dans l'agglomération centrale • Consommation d'espace liée à la création d'infrastructures en surface et de dépôts pour le matériel roulant, toutefois très limitée car située dans des zones plutôt urbanisées et souvent le long voire sur des infrastructures existantes • Préservation des milieux naturels grâce à la réduction de la consommation d'espace • Artificialisation accrue des sols en cœur d'agglomération, pouvant conduire à une réduction de la bio diversité en ville • Diminution du risque d'accidents entre véhicules et animaux • Impact limité sur les milieux naturels lié à la consommation d'espace pour les dépôts de bus ou les gares routières 	M/LT	Irréversible
<p>Biodiversité et milieux naturels</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Artificialisation accrue des sols en cœur d'agglomération, pouvant conduire à une réduction de la bio diversité en ville • Diminution du risque d'accidents entre véhicules et animaux • Impact limité sur les milieux naturels lié à la consommation d'espace pour les dépôts de bus ou les gares routières 	C/M/LT	Réversible
<p>Patrimoine et cadre de vie</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Embellissement du cadre de vie et de l'espace public grâce à l'amélioration de l'espace public accompagnant le projet de TCSP aux aménagements à proximité des pôles et à l'aménagement de quartiers à échelle humaine • Baisse de l'impact de la pollution atmosphérique sur le patrimoine bâti • Artificialisation accrue des sols en cœur d'agglomération, pouvant conduire à une réduction des espaces naturels en ville • Insertion urbaine et paysagère des nouvelles infrastructures et de nouveaux dépôts 	CT M/LT	Irréversible
<p>Gestion des déchets et</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Intensification urbaine favorable à une meilleure gestion des flux de déchets (collecte notamment) 	M/LT	Réversible

TABLEAU RECAPITULATIF DES IMPACTS DU PLAN LOCAL DES DEPLACEMENTS (PLD) DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

matériaux			MLT CT	Irréversible Réversible
Gestion des risques		<ul style="list-style-type: none"> • Accroissement possible du ruissellement en cœur d'agglomération et dans l'agglomération centrale • Accroissement possible, mais limité, du ruissellement lié aux nouvelles infrastructures de surface • Accroissement possible du risque souterrain, mais limité, pour les infrastructures nouvelles souterraines • Diminution des risques d'accidents liés au transport routier de matières dangereuses (baisse du nombre de personnes exposées grâce au report modal depuis les modes individuels motorisés) 	CT	Réversible
Ressources en eau	 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des pollutions de l'eau liée à la réduction de la circulation automobile • Augmentation de la surface traitée pour l'entretien des lignes (usage de phytosanitaires) • Modification de l'écoulement des eaux de surface vers les nappes souterraines et/ou les zones humides due à l'artificialisation des sols par la construction d'infrastructures de surface ou à la création d'infrastructures souterraines • Réduction de la capacité de transfert des eaux de surface vers les nappes souterraines liée à la création d'infrastructures souterraines 	C/M/LT	Réversible Irréversible Irréversible

TABLEAU RECAPITULATIF DES IMPACTS DU PLAN LOCAL DES DEPLACEMENTS (PLD) DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

Les mesures	Les effets sur le système de transport	Indicateurs d'évaluation de la mise en œuvre du PLD
II-1 Rendre la voirie cyclable	<ul style="list-style-type: none"> • Accroissement de la sécurité des déplacements en modes actifs grâce à la réduction de la vitesse en ville ou à la création d'itinéraires dédiés. • Report vers le vélo de déplacements courts effectués en voiture. • Report modal, depuis la voiture, de déplacements plus longs vers une combinaison modes actifs et transports collectifs. • Amélioration de la qualité de l'espace public par la création de zones apaisées • Effets contrastés des aménagements de voirie sur la circulation et le régime moteur des véhicules (vitesse et fluidité), selon la manière dont ils sont conçus. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de km de pistes cyclables • Points noirs traités • Evolution des accidents cyclistes
II-2 Encourager la pratique du vélo	<ul style="list-style-type: none"> • Incitation à l'usage du vélo par la communication et la formation. • Accroissement de la sécurité des déplacements par ces formations • Report vers le vélo de déplacements courts effectués en voiture. • Report modal, depuis la voiture, de déplacements plus longs vers une combinaison modes actifs et transports collectifs. 	<ul style="list-style-type: none"> • Flux vélos sur certains axes • Nombre moyen de locations de vélos par jour • Nombre de réparation/entretien par jour • Nombre d'actions de sensibilisation menées et participation
II-3 Promouvoir la marche	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des distances de déplacement 	<ul style="list-style-type: none"> • Part modale de la marche

TABLEAU RECAPITULATIF DES IMPACTS DU PLAN LOCAL DES DEPLACEMENTS (PLD) DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

- et moindre recours à la voiture particulière grâce à un urbanisme plus adapté aux transports collectifs (ouverture des quartiers)
- Accroissement de la sécurité des déplacements à pied grâce à la continuité et à la qualité des itinéraires.
- Report vers la marche de déplacements courts effectués en voiture.
- Report modal, depuis la voiture, de déplacements plus longs vers une combinaison modes actifs et transports collectifs.
- Amélioration de la qualité de l'espace public.

II-4 Développer le stationnement des vélos

- Incitation à l'usage du vélo, seul ou en rabattement sur les transports collectifs, par la création de stationnements dédiés et sécurisés.
- Report vers le vélo de déplacements courts effectués en voiture.
- Report de déplacements plus longs effectués en voiture vers des trajets combinés vélo et transports collectifs.

- Réalisation du schéma directeur de la marche
- Nombre d'actions de sensibilisation menées et participation
- Nombre de PDES mis en place

- Nombre de places de vélo créées
- Ratio nombre de places de stationnement voiture/stationnement vélo
- Nombre de places vélo sécurisées
- Nombre d'entreprises offrant des stationnements vélo

Enjeu

Nature des Analyse détaillée des incidences potentielles

Horizon

Réversibilité

TABLEAU RECAPITULATIF DES IMPACTS DU PLAN LOCAL DES DEPLACEMENTS (PLD) DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

AXE II – FAVORISER LES MODES ACTIFS

environnemental	effets attendus		CT	Réversible
Qualité de l'air		Effets contrastés sur les émissions de polluants résultant des phénomènes suivants : <ul style="list-style-type: none"> • Diminution des émissions de polluants liée à la baisse du trafic routier en cœur d'agglomération • Suppression de trajets courts en voiture qui s'effectuent en grande partie à moteur froid, sources de surémissions • Report de trafic vers des trajets alternatifs en cas de vision trop locale de la zone apaisée • Vigilance sur les aménagements de voirie pouvant générer des comportements de freinages/accélérations, d'où une augmentation des émissions de polluants 	CT	Réversible
Énergie et climat		Effets contrastés sur les émissions de polluants résultant des phénomènes suivants : <ul style="list-style-type: none"> • Diminution des émissions de polluants liée à la baisse du trafic routier dans les zones urbaines denses et notamment en cœur d'agglomération, • Suppression de trajets courts en voiture qui s'effectuent en grande partie à moteur froid, sources de surémissions • Report de trafic vers des trajets alternatifs en cas de vision trop locale de la zone apaisée • Vigilance sur les aménagements de voirie pouvant générer des comportements de freinages/accélérations, d'où une augmentation des émissions de polluants 	CT	Réversible
Nuisances sonores		Impact sur le bruit résultant de la réduction du trafic routier et de la baisse de la vitesse <ul style="list-style-type: none"> • Impact local potentiellement positif sur le bruit autour des pôles en cas de réduction des rabattements en voiture au profit de modes actifs • Vigilance sur les aménagements de voirie pouvant générer des comportements de freinages/accélérations, d'où une augmentation des émissions sonores, mais impact très localisé 	CT	Réversible

TABLEAU RECAPITULATIF DES IMPACTS DU PLAN LOCAL DES DEPLACEMENTS (PLD) DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

		<ul style="list-style-type: none"> • Report de trafic vers d'autres trajets en cas de vision trop locale de la zone pacifiée 	CT	Réversible
Santé		<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des impacts sanitaires liée à la baisse de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores • Diminution des accidents pour les modes actifs et de leur gravité liée à la réduction du trafic routier et à de meilleures pratiques de déplacements en modes actifs • Pratique plus importante des modes actifs bénéfique pour la santé • Amélioration des conditions de déplacement pour le piéton 	CT	Réversible
Aménagement et espaces ouverts		<ul style="list-style-type: none"> • Consommation d'espace liée à la création de pistes cyclables, toutefois très limitée car située le plus souvent le long voire sur des infrastructures existantes • Possible consommation d'espace mais très limitée, car les stationnements vélos se feront en priorité en réallouant de l'espace de la voirie ou d'espace public 	CT	Irréversible
Biodiversité et milieux naturels		<ul style="list-style-type: none"> • Diminution du risque d'accidents entre véhicules et animaux • Impact très limité sur les milieux naturels lié à la consommation d'espace par les pistes cyclables 	CT	Réversible Irréversible
Patrimoine et cadre de vie		<ul style="list-style-type: none"> • Embellissement du cadre de vie et de l'espace public grâce aux aménagements d'itinéraires piétons et deux roues à la pacification de la circulation • Baisse de l'impact de la pollution atmosphérique sur le patrimoine bâti • Meilleur accès à pied aux espaces de loisirs et aux espaces verts 	CT	Irréversible Réversible
Gestion des déchets et matériaux	Sans impact			
Gestion des risques		<ul style="list-style-type: none"> • Accroissement possible, mais limité, du ruissellement lié aux nouvelles infrastructures de surface (pistes cyclables) • Diminution des risques d'accidents liés au transport routier de matières dangereuses (baisse du nombre de personnes exposées grâce au report 	CT	Irréversible Réversible

TABEAU RECAPITULATIF DES IMPACTS DU PLAN LOCAL DES DEPLACEMENTS (PLD) DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

<p>Ressources en eau</p>		<p>modal depuis les modes individuels motorisés)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diminution des pollutions de l'eau liée à la réduction de la circulation automobile • Modification de l'écoulement des eaux de surface vers les nappes souterraines et/ou les zones humides due à l'artificialisation des sols par la construction d'infrastructures de surface (pistes cyclables) 	<p>CT</p>	<p>Réversible Irréversible</p>
---------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------	------------------------------------

Mesures correctrices associées

- Intégrer, dans la conception des aménagements d'itinéraires piétons et vélos et de pacification de la voirie, une analyse des effets de report de trafic sur des secteurs adjacents et des effets sur les vitesses et la fluidité de circulation, afin d'apprécier l'impact sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre et de bruit.
- Concernant les nouvelles infrastructures ou la création de stationnement vélos, les maîtres d'ouvrage devront démontrer que la consommation d'espaces non artificialisés est minimisée (par rapport à la situation de référence, qui peut être le stationnement de voitures).

Les mesures	Les effets sur le système de transport	Indicateurs d'évaluation de la mise en œuvre du PLD
<p>III – 1 Améliorer la sécurité routière</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Évolution des comportements pour l'ensemble des usagers de la voirie, par prise de conscience des enjeux de sécurité. • Diminution de la vitesse de circulation de manière générale, et plus particulièrement au droit des aménagements réalisés et dans les zones pacifiées. • Contribution au report modal et, en particulier, report de déplacements courts effectués en voiture vers les modes actifs. • Effets contrastés des aménagements de sécurité réalisés sur les réseaux structurant et local sur le régime moteur des véhicules (vitesse et fluidité), selon la manière dont ils sont conçus. 	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution du nombre d'accidents • Nombre de lieux d'accumulation d'accidents résorbés • Gravité des accidents
<p>III – 2 Hiérarchiser le réseau viaire</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la qualité de l'espace public par la création de zones apaisées • Effets contrastés des aménagements de voirie sur la circulation et le régime moteur des véhicules (vitesse et fluidité), selon la manière dont ils sont conçus. • Fiabilisation des temps de parcours des usagers et fluidification de la circulation des véhicules (régulation des vitesses et des débits). • Augmentation possible des flux des modes 	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution du nombre d'accidents • Km de voiries redimensionnées

individuels motorisés avec la création de nouveaux projets routiers ou la fluidification du réseau

- Amélioration de la sécurité routière, notamment pour les modes actifs grâce à la réduction de la vitesse en ville.
- Effets contrastés des aménagements de voirie sur la circulation et le régime moteur des véhicules (vitesse et fluidité), selon la manière dont ils sont conçus.

III – 3 Développer les modes alternatifs

- Diminution du taux de motorisation des ménages
- Diminution du nombre de véhicules en circulation et en stationnement
- Création d'aires de covoiturage en grande couronne mais diminution du besoin de création de places de stationnement en parcs relais.

- Nombre de covoitureurs
- Nombre d'entreprises proposant de l'autopartage

III – 4 Améliorer l'accessibilité au réseau magistral

- Augmentation possible des flux des modes individuels motorisés avec la création de nouveaux projets routiers ou la fluidification du réseau

- Evolution du nombre d'accidents
- Evolution du trafic de shunt

III – 5 Lutter contre le bruit et les nuisances

- Réduction de l'exposition aux nuisances sonores du bruit routier par des dispositifs antibruit
- Développement de l'utilisation de véhicules peu ou pas émetteurs de polluants et de gaz à effet de serre, et plus silencieux.
- Impact potentiel sur les pratiques de

- Km de voirie traité
- Niveau d'exposition au bruit
- Rejets de polluants évités
- Nombre de km assurés par la motorisation électrique

<p>III – 6 Améliorer les franchissements de la RN 10 et des voies ferrées</p>	<p>mobilité : moins de report vers les transports collectifs ou les modes actifs.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmentation possible des flux des modes individuels motorisés avec la création de nouveaux projets routiers • Report vers les modes actifs de déplacements courts effectués en voiture. • Report modal de déplacements plus longs vers une combinaison modes actifs et transports collectifs. 	<ul style="list-style-type: none"> • Km de congestion routière sur les franchissements • Vitesse commerciale des bus
<p>III – 7 Rendre la voirie accessible</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagements de la voirie existante bénéficiant à l'ensemble des piétons. • Report vers la marche de déplacements courts effectués en voiture. • Contribution au report modal, depuis la voiture, de déplacements plus longs vers une combinaison marche et transports collectifs. • Amélioration de la qualité de l'espace public. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de bâtiments publics accessibles par les PMR • Pourcentage de places réservées • Km de cheminement piéton et trottoirs accessibles par les PMR

Enjeu environnemental	Nature des effets attendus	Analyse détaillée des incidences potentielles	Horizon	Réversibilité
-----------------------	----------------------------	-----------------------------------------------	---------	---------------

TABLEAU RECAPITULATIF DES IMPACTS DU PLAN LOCAL DES DEPLACEMENTS (PLD) DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

		CT	Réversible
<p>Qualité de l'air</p>	<p>😊😊</p> <p>😊😊</p>	<p>Effets contrastés sur les émissions de polluants résultant des phénomènes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diminution des émissions de polluants liée à la réduction du trafic automobile, en particulier, suppression de trajets courts en voiture, qui s'effectuent en grande partie à moteur froid, source de surémissions • Diminution des émissions liée à la baisse de la vitesse de circulation, en particulier sur le réseau local • Régime moteur plus régulier grâce à une circulation plus fluide, sauf en cas d'aménagements de voirie inadéquats • Impact sur les pratiques de mobilité (moins de report vers les transports collectifs ou les modes actifs avec les modes alternatif) • Augmentation probable des émissions de polluants avec l'optimisation de l'exploitation routière • Report de trafic vers des trajets alternatifs selon la nature des aménagements en faveur de la sécurité, les propositions de hiérarchisation ou de vision trop locale de la zone apaisée • Baisse de la vitesse effective de circulation des véhicules dans les zones de circulation apaisée 	<p>CT</p>
<p>Énergie et climat</p>	<p>😊😊</p> <p>😊😊</p>	<p>Effets contrastés sur les émissions de gaz à effet de serre résultant des phénomènes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diminution des émissions de gaz à effet de serre liée à la réduction du trafic automobile en particulier, suppression de trajets courts en voiture, qui s'effectuent en grande partie à moteur froid, source de surémissions • Diminution des émissions liée à la baisse de la vitesse de circulation, en particulier sur le réseau local • Régime moteur plus régulier grâce à une circulation plus fluide, sauf en cas d'aménagements de voirie inadéquats • Impact sur les pratiques de mobilité (moins de report vers les transports collectifs ou les modes actifs avec les modes alternatifs) • Augmentation probable des émissions de gaz à effet de serre en grande 	<p>CT</p>

TABLEAU RECAPITULATIF DES IMPACTS DU PLAN LOCAL DES DEPLACEMENTS (PLD) DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

		<p>couronne avec l'optimisation de l'exploitation routière</p> <ul style="list-style-type: none"> • Report de trafic vers des trajets alternatifs selon la nature des aménagements en faveur de la sécurité, les propositions de hiérarchisation ou de vision trop locale de la zone apaisée • Baisse de la vitesse effective de circulation des véhicules dans les zones de circulation apaisée 		
Nuisances sonores		<ul style="list-style-type: none"> • Baisse de la vitesse effective de circulation des véhicules bénéfique pour le bruit sur l'ensemble des réseaux • Forte diminution des nuisances sonores pour les riverains des infrastructures traitées contre les nuisances • Forte diminution des émissions sonores, notamment dans le cas de véhicules électriques • Régime moteur plus régulier grâce à une circulation plus fluide, sauf localement en cas d'aménagements de voirie inadéquats • Augmentation localisée du bruit le long des compléments de réseau • Report de trafic vers des trajets alternatifs en cas de vision trop locale de la zone de circulation apaisée 	CT	Réversible
Santé		<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des accidents et de leur gravité et réduction des tués et des blessés pour tous les usagers de la voirie, et en particulier les piétons, les cyclistes et les usagers des deux-roues. • Diminution des accidents et du stress dû à la conduite grâce à la fluidification du trafic • Diminution des impacts sanitaires liée à la baisse de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores notamment pour les riverains des axes traités • Vigilance sur les conséquences de véhicules trop silencieux sur la sécurité routière • Accroissement possible des accidents si plus de trafic en lien avec l'optimisation des conditions de circulation 	CT	Réversible

Aménagement et espaces ouverts		<ul style="list-style-type: none"> • Consommation d'espace et fragmentation liées au projet de voirie qui concernent des espaces non artificialisés • Possible augmentation de la consommation d'espaces ouverts ou de leur fragmentation si les aires de covoiturage se situent en zone peu urbanisée • Artificialisation et fragmentation des milieux naturels liées au projet de voirie qui concernent des espaces non artificialisés et la création des aires de co-voiturage • Impact indirect positif de la diminution des vitesses aux abords des agglomérations sur les accidents véhicules/animaux 	C/M/LT CT	Irréversible
Biodiversité et milieux naturels		<ul style="list-style-type: none"> • Embellissement du cadre de vie et de l'espace public grâce aux aménagements de résorption des coupures et aux aménagements de pacification et à la baisse des vitesses • Amélioration du cadre de vie par une diminution de la congestion • Amélioration de l'espace public grâce aux aménagements pour les personnes à mobilité réduite et les piétons • Baisse de l'impact de la pollution atmosphérique sur le patrimoine bâti • Insertion urbaine et paysagère de nouvelles infrastructures routières, des écrans antibruit, des aires de covoiturage 	CT	<p>Irréversible</p> <p>Réversible</p>
Patrimoine et cadre de vie			CT	Irréversible
Gestion des déchets et matériaux				Réversible
Gestion des risques	Sans impact			Irréversible
Ressources en eau		<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des risques d'accidents liés au transport routier de matières dangereuses (baisse du nombre de personnes exposées grâce au report modal depuis les modes individuels motorisés et fluidification du trafic • Accroissement possible du ruissellement lié aux nouvelles infrastructures 	C/M/LT	Réversible
		<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des pollutions de l'eau liée à la réduction de la circulation automobile et l'utilisation de véhicules moins émetteurs de polluants • Impact éventuellement négatif en cas d'accroissement du trafic lié aux nouvelles infrastructures et fluidification du trafic routier 	CT	Irréversible

TABEAU RECAPITULATIF DES IMPACTS DU PLAN LOCAL DES DEPLACEMENTS (PLD) DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

Mesures correctrices associées

- La réflexion à mener sur les nouveaux véhicules intègre l'étude de l'ensemble de leurs impacts environnementaux (notamment un bilan global « effet de serre »), les questions de sécurité routière et l'impact sur les pratiques de mobilité.
- Étude d'impact sur les milieux naturels et la biodiversité lors de la conception des projets.
- Optimiser l'insertion paysagère des dispositifs antibruit (écrans, buttes, etc.).
- Concernant les nouvelles infrastructures routières, la création d'aires de stationnement pour le covoiturage, les maîtres d'ouvrage devront :
 - les concevoir de façon à minimiser les nuisances sonores (par exemple, intégrer un critère « absorption du bruit » dans les marchés de construction de routes), ou proposer des dispositifs minimisant la propagation du bruit),
 - démontrer que la consommation d'espaces non artificialisés est minimisée et, le cas échéant, la compenser par l'achat de surfaces naturelles équivalentes,
 - éviter les effets de coupure néfastes pour la biodiversité et les pratiques agricoles, ou les réduire en préservant des continuités naturelles,
 - optimiser l'insertion paysagère de ces équipements le plus en amont possible lors de leur conception,
 - limiter, lorsque c'est possible, l'artificialisation des sols par une végétalisation des infrastructures.
- Réaliser des études approfondies de l'impact de des mesures d'optimisation de l'exploitation routière sur :
 - l'évolution de la vitesse réelle de circulation et l'impact sur la fluidité du trafic,
 - l'impact de cette évolution des vitesses et de la fluidité du trafic sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre, le bruit et la sécurité routière.
- Intégrer, dans la conception des aménagements de pacification de la voirie, une analyse des effets de report de trafic sur des secteurs adjacents et des effets sur les vitesses et la fluidité de circulation, afin d'apprécier l'impact sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre, et sur le bruit.

AXE IV – METTRE EN PLACE UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION

Les mesures	Les effets sur le système de transport	Indicateurs d'évaluation de la mise en œuvre du PLD
<p>IV – 1 Réglementer le stationnement automobile dans les PLU</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limitation de la multimotorisation des ménages et donc diminution possible de l'usage de la voiture. • Diminution de l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail • Limitation de la consommation d'espace pour le stationnement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Offre disponible pour chaque type d'usagers 	
<p>IV – 3 Inciter au report modal de la voiture vers les TC</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de l'usage des transports collectifs 	<ul style="list-style-type: none"> • Fréquentation des parcobus et parc relais • Nombre de parcobus construits
<p>IV – 4 Développer le stationnement des vélos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de l'utilisation des vélos 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de places de vélo créées • Ratio nombre de places de stationnement voiture/stationnement vélo • Nombre de places vélo sécurisées • Nombre d'entreprises offrant des stationnements vélo
<p>IV – 5 Favoriser le développement des modes alternatifs</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Développement des véhicules propres ainsi que de la pratique du covoiturage et de l'autopartage en favorisant leurs conditions de stationnement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'aire de covoiturage • Nombre de covoituteurs • Nombre de véhicule en autopartage • Nombre de kilomètre parcouru par les véhicules d'autopartage
<p>IV – 6 Assurer le remplissage des parkings à tout moment</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure gestion de l'espace public • Diminution de la congestion en centre-ville 	<ul style="list-style-type: none"> • Taux de remplissage des parkings sur une journée entière • Fréquentation des parkings jalonnés
<p>IV – 7 Développer une offre pour le</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure gestion de l'espace public 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de places de livraison • Nombre d'aires de stationnement poids

stationnement des véhicules de livraisons

- Optimisation des conditions de livraisons de marchandises
- Nombre d'infractions sur les places de livraisons

IV – 8 Veiller à la bonne pratique du stationnement

- Meilleure gestion de l'espace public et amélioration des conditions de circulation des modes alternatifs à la voiture (suppression du stationnement illicite et de l'occupation des trottoirs).
- Nombre de PV distribué
- Nombre de véhicules mal stationnés
- Taux d'occupation des places de stationnement

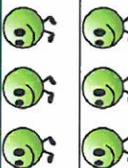
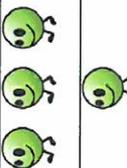
Enjeu environnemental	Nature des effets attendus	Analyse détaillée des incidences potentielles	Horizon	Réversibilité
Qualité de l'air		<ul style="list-style-type: none"> • Baisse des émissions de polluants liée à la diminution du trafic routier, en particulier en cœur d'agglomération 	C/M/LT	Réversible
Énergie et climat		<ul style="list-style-type: none"> • Baisse des émissions de gaz à effet de serre liée à la diminution du trafic routier 	C/M/LT	Réversible
Nuisances sonores		<ul style="list-style-type: none"> • Impact de la réduction du trafic automobile 	C/M/LT	Réversible
Santé		<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des accidents grâce au report vers les modes alternatifs à la voiture • Amélioration des conditions de déplacement dans des secteurs fortement congestionnés (cœur d'agglomération, centres-villes) 	C/M/LT	Réversible
Aménagement et espaces ouverts		<ul style="list-style-type: none"> • Limitation de la consommation d'espace pour le stationnement • Consommation d'espace pour la création des points de rencontre multimodaux, d'espace de co-voiturage (à comparer toutefois à une situation de référence où les besoins globaux de stationnement seraient accrus du fait de la hausse de l'usage de la voiture) 	C/M/LT	Réversible Irréversible
Biodiversité et milieux naturels		<ul style="list-style-type: none"> • Préservation des milieux naturels grâce à la limitation de la consommation d'espace pour le stationnement classique • Impact indirect positif sur les accidents entre véhicules et animaux grâce 	C/M/LT	Réversible

TABLEAU RECAPITULATIF DES IMPACTS DU PLAN LOCAL DES DEPLACEMENTS (PLD) DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

		à la réduction du trafic routier en grande couronne permise par la politique de parcs relais		
Patrimoine et cadre de vie		<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les milieux naturels lié à la consommation d'espace Baisse de l'impact de la pollution atmosphérique sur le patrimoine bâti 	C/M/LT	Irréversible Réversible
Gestion des déchets et matériaux	Sans impact			
Gestion des risques		<ul style="list-style-type: none"> Diminution des risques d'accidents liés au transport routier de matières dangereuses (baisse du nombre de personnes exposées grâce au report modal depuis les modes individuels motorisés) 	C/M/LT	Réversible
Ressources en eau		<ul style="list-style-type: none"> Diminution des pollutions de l'eau liée à la réduction de la circulation automobile 	C/M/LT	Réversible

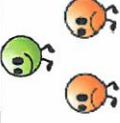
Mesures correctrices associées

- Concernant les point de rencontre multimodaux, les maîtres d'ouvrage devront :
 - démontrer que la consommation d'espaces non artificialisés est minimisée,
 - limiter, lorsque c'est possible, l'artificialisation des sols par une végétalisation.
- Concernant la création d'aires de stationnement pour le covoiturage ou le PL, les maîtres d'ouvrage devront :
 - les concevoir de façon à minimiser les nuisances sonores (par exemple, intégrer un critère « absorption du bruit » dans les marchés de construction de routes), ou proposer des dispositifs minimisant la propagation du bruit),
 - démontrer que la consommation d'espaces non artificialisés est minimisée et, le cas échéant, la compenser par l'achat de surfaces naturelles équivalentes,
 - éviter les effets de coupure néfastes pour la biodiversité et les pratiques agricoles, ou les réduire en préservant des continuités naturelles,
 - optimiser l'insertion paysagère de ces équipements le plus en amont possible lors de leur conception,
 - limiter, lorsque c'est possible, l'artificialisation des sols par une végétalisation des infrastructures.

AXE V – ORGANISER LES FLUX DE MARCHANDISES

Les mesures	Les effets sur le système de transport	Indicateurs d'évaluation de la mise en œuvre du PLD
V-2 Développer le site logistique de Trappes-Elancourt	<ul style="list-style-type: none"> • Maintien voire développement d'un site logistique en zone urbaine. • Création de nouveaux accès structurants à la ZATE. • Accroissement du volume et de la part des marchandises transportées par voie ferrée à l'échelle régionale. • Augmentation possible du nombre de passages de trains de marchandises sur les infrastructures existantes • Accroissement possible des surfaces consacrées aux plateformes logistiques embranchées fer • Localement, augmentation possible du trafic de poids lourds et/ou de véhicules utilitaires légers autour des plateformes logistiques embranchées. 	<ul style="list-style-type: none"> • Superficie en ha préservée pour la vocation logistique
V-3 Développer la logistique urbaine	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution possible des distances parcourues par les poids lourds grâce à l'optimisation des tournées de livraison 	<ul style="list-style-type: none"> • Superficie de sites logistiques créés • Volume et typologie du trafic PL • Evolution du nombre de livraisons à domicile
V-4 Développer une offre pour le stationnement des marchandises	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des stationnements gênants 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de places de livraison • Nombre d'aires de stationnement poids lourds • Nombre d'infractions sur les places de

livraison

Enjeu environnemental	Nature des effets attendus	Analyse détaillée des incidences potentielles	Horizon	Réversibilité
Qualité de l'air		<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des émissions de polluants des poids lourds et des véhicules utilitaires légers, en particulier en cœur d'agglomération pour les déplacements de marchandise du dernier kilomètre • Augmentation des émissions de polluants autour de la ZATE si l'usage de cette dernière se développe • Amélioration de la qualité de l'air le long du réseau de voirie locale mais augmentation le long du réseau magistral • Augmentation limitée des émissions de polluants liées aux trains diesel pour les déplacements de marchandises longues distances 	CT	Réversible
Énergie et climat		<ul style="list-style-type: none"> • Diminution de la consommation unitaire et des émissions de gaz à effet de serre des poids lourds et des véhicules utilitaires légers compte tenu de la modernisation du parc et de l'optimisation des circulations • Augmentation limitée des émissions de gaz à effet de serre en cas d'usage de trains diesel pour les déplacements de marchandises longues distances 	CT	Réversible
Nuisances sonores		<ul style="list-style-type: none"> • Possible réduction des nuisances sonores compte tenu de la modernisation du parc • Diminution possible des nuisances sonores dans certaines zones denses en habitations et à l'échelle régionale • Augmentation localisée du bruit le long des nouvelles voiries créées pour la desserte des sites logistique multimodaux • Augmentation des nuisances sonores le long des axes ferroviaires qui accueilleraient plus de circulation de trains de marchandises 	CT	Réversible

Santé		<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des impacts sanitaires liée aux nuisances sonores réduites du trafic routier pour la voirie locale • Diminution possible du risque d'accidents avec des poids lourds et des véhicules utilitaires légers liée à l'optimisation des livraisons et à la suppression du stationnement gênant et au report de trafic de la route vers le fret ferroviaire • Augmentation locale des impacts sanitaires liée aux nuisances sonores accrues du fret ferroviaire 	CT	Réversible
Aménagement et espaces ouverts		<ul style="list-style-type: none"> • Consommation et fragmentation des espaces liés à la construction de nouvelles infrastructures routières, et d'aires de stationnement pour les poids lourds, voire pour la création de sites logistiques mais qui se situeront en zones urbaines ne nécessitant pas la consommation d'espaces non artificialisés 	CT / LT	Irréversible
Biodiversité et milieux naturels		<ul style="list-style-type: none"> • Diminution du risque d'accidents entre poids lourds et animaux • Impact potentiel sur les milieux naturels : artificialisation et fragmentation liées aux nouvelles infrastructures routières et aux infrastructures logistiques pouvant augmenter la fragmentation et l'artificialisation des espaces naturels 	CT LT	Réversible Irréversible
Patrimoine et cadre de vie		<ul style="list-style-type: none"> • Baisse de l'impact de la pollution atmosphérique sur le patrimoine bâti • Amélioration possible du cadre de vie en ville si les circulations de poids lourds se trouvent limitées par l'optimisation des conditions de livraisons • Insertion urbaine et paysagère des sites logistiques selon leur localisation 	CT	Réversible
Gestion des déchets et matériaux		<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration du transport de matériaux par voie ferrée 	LT	Réversible
Gestion des risques		<ul style="list-style-type: none"> • Possible diminution des risques en matière de transport de matières dangereuses en orientant le trafic poids lourds vers le réseau magistral • Diminution du risque d'accident sur la route pour le transport de 	CT LT	Réversible Irréversible

TABLEAU RECAPITULATIF DES IMPACTS DU PLAN LOCAL DES DEPLACEMENTS (PLD) DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

		matières dangereuses, mais augmentation de la probabilité d'accident sur le réseau ferroviaire (même si celui-ci est globalement beaucoup plus sûr)	
Ressources en eau		<ul style="list-style-type: none"> • Possible accroissement du risque de ruissellement des sols lié à la construction d'infrastructures logistiques embranchées ou de sites logistiques • Diminution de la pollution des eaux due au trafic des poids lourds 	CT Réversible

Mesures correctrices associées

- Concernant les nouvelles infrastructures routières (y compris pont), des sites logistiques urbains et des aires de stationnement, les maîtres d'ouvrage devront également :
 - démontrer que la consommation d'espaces non artificialisés est minimisée,
 - éviter les effets de coupure néfastes pour la biodiversité et les pratiques agricoles, ou les réduire en préservant des continuités naturelles,
 - optimiser l'insertion paysagère des infrastructures et des sites le plus en amont possible lors de leur conception.
- Étudier, en concertation avec les riverains, les mesures à mettre en œuvre localement pour éviter une dégradation de l'environnement sonore
- Améliorer la performance environnementale du transport ferroviaire par un renouvellement du parc de matériel roulant.
- Reconsidérer les conditions de sécurité du transport de marchandises par voie ferrée au regard de l'augmentation du trafic.
- Il conviendra d'intégrer un critère absorption du bruit dans les marchés de construction de routes.

AXE VI – COMMUNIQUER, SENSIBILISER ET INFORMER EFFICACEMENT L'ENSEMBLE DES PUBLICS

Les mesures	Les effets sur le système de transport	Indicateurs d'évaluation de la mise en œuvre du PLD
<p>VI – 1 Communiquer autour du PLD</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modification des comportements de déplacement grâce à une meilleure information sur les possibilités de déplacement en transports collectifs, par les modes actifs ou les modes alternatifs • Diminution du trafic automobile • Augmentation de l'usage des transports collectifs 		<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de labels PLD décernés • Nombre de campagnes de communication menées • Nombre d'opérations de concertation menées
<p>VI – 2 Améliorer l'information disponible pour les TC</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de points d'arrêts équipés • Mise en service du SIVI
<p>VI – 3 Encourager la pratique des modes actifs/alternatifs</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de l'usage des modes actifs 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'actions de communication effectuées • Part modale des modes actifs • Nombre d'accidents routiers
<p>VI – 4 Agir sur la sécurité routière</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire l'accidentologie routière 	
<p>VI – 5 Promouvoir le stationnement</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Optimiser les offres de stationnement existantes 	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure utilisation de l'offre de stationnement (Taux de remplissage des parkings)
<p>VI – 6 Impliquer les entreprises</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution de l'usage de la voiture pour les trajets domicile-travail et professionnels au profit des modes alternatifs. • Formation et sensibilisation accrues à la sécurité routière et à l'écoconduite. • Augmentation de l'usage des modes actifs et des transports collectifs par les élèves et les enseignants pour se rendre à leur établissement scolaire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de PDIE mis en place • Nombre d'écoles participant à la mise en place de PDES • Nombre de carapattes (ou pédibus) mis en place

- Amélioration de la sécurité routière par la formation des enfants et des jeunes notamment à la pratique du vélo et des deux-roues motorisés.

VI – 7 Rendre accessible l'information pour tous

- Nombre de guichets d'information adaptés
- Nombre de site internet mis en accessibilité

Enjeu environnemental	Nature des effets attendus	Analyse détaillée des incidences potentielles	Horizon	Réversibilité
Qualité de l'air		<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des émissions de polluants liée à la diminution du trafic automobile et de la congestion routière • Diminution des émissions de polluants grâce au développement de l'écoconduite 	CT	Réversible
Énergie et climat		<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des émissions de gaz à effet de serre liée à la diminution du trafic automobile et de la congestion routière • Diminution des émissions de gaz à effet de serre grâce au développement de l'écoconduite 	CT	Réversible
Nuisances sonores		<ul style="list-style-type: none"> • Impact de la réduction du trafic automobile • Impact potentiel plus fort d'une réduction de l'usage des deux-roues motorisés • Régime moteur plus régulier grâce à l'écoconduite 	CT	Réversible
Santé		<ul style="list-style-type: none"> • Impact positif de la diminution du trafic automobile sur la qualité de l'air et la sécurité routière • Amélioration de la sécurité routière par une meilleure information et sensibilisation aux risques routiers • Effet bénéfique sur la santé d'un usage accru des modes actifs 	CT	Réversible

			<ul style="list-style-type: none"> • Diminution du stress grâce à une meilleure organisation des déplacements professionnels 		
Aménagement et espaces ouverts	Sans impact				
Biodiversité et milieux naturels	Sans impact				
Patrimoine et cadre de vie			<ul style="list-style-type: none"> • Baisse de l'impact de la pollution atmosphérique sur le patrimoine bâti • Amélioration possible du cadre de vie grâce à la diminution de la congestion • Impact positif de la réduction du stationnement pour les déposes d'enfants à l'école 	CT	Réversible
Gestion des déchets et matériaux	Sans impact				
Gestion des risques			<ul style="list-style-type: none"> • Diminution limitée des risques d'accidents liés au transport routier de matières dangereuses (baisse du nombre de personnes exposées grâce au report modal depuis les modes individuels motorisés) 	CT	Réversible
Ressources en eau			<ul style="list-style-type: none"> • Impact limité de la réduction du trafic automobile 	CT	Réversible

Mesures correctrices associées

- Pas de point de vigilance identifié pour cet axe.

LES INCIDENCES DES TRAVAUX

Les actions du PLD dont la mise en œuvre nécessite des travaux, présentant des incidences temporaires sur l'environnement

Action 1.1.1 (projets ferroviaires)	Actions 2.2.1 (vélostation)	Action 3.6.1, 3.6.2, 3.6.3, 3.6.4, 3.6.5,
Actions 1.2.1, 1.2.2, 1.2.4 (pôles d'échanges)	Actions 2.3.1, 2.3.3 (SD MAP)	3.6.6 (franchissement RN10)
Action 1.4.1, 1.4.8 (sites préférentiels)	Actions 2.4.2 (stationnement vélos)	Actions 3.7.1, 3.7.2, 3.7.4 (accessibilité voirie)
Action 1.5.3 (points durs de circulation)	Actions 3.1.4, 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4, 3.2.5, (hiérarchie/sécurité routière)	Action 4.3.1 (point de rencontre)
Actions 1.8.1, 1.8.2, 1.8.3 (accessibilité réseau TC)	Actions 3.3.1, 3.3.4 (modes alternatifs)	Action 4.4.2 (vélostation)
Actions 2.1.1 (SD vélos), 2.1.2 (pistes cyclables), 2.1.6 (zones apaisées), 2.1.7, 2.1.8	Actions 3.4.1, 3.4.2 (accès réseau magistral)	Action 4.5.2 (co-voiturage)
	Action 3.5.4 (bornes de recharge)	Action 4.7.1 (stationnement PL)
		Action 5.2.1 (desserte ZATE)

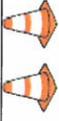
Enjeu environnemental	Nature des effets attendus	Analyse détaillée des incidences potentielles	Horizon	Réversibilité
Qualité de l'air		<ul style="list-style-type: none"> Émissions de polluants dues au trafic des camions et engins de chantier 	C/M/LT	Réversible
Énergie et climat		<ul style="list-style-type: none"> Émissions de gaz à effet de serre dues au trafic des camions et engins de chantier 	C/M/LT	Réversible
Nuisances sonores		<ul style="list-style-type: none"> Bruit des travaux (engins de chantier) et des camions de transport de matériaux et de déblais 	C/M/LT	Réversible
Santé		<ul style="list-style-type: none"> Impacts sanitaires de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores Impacts sur la sécurité routière (stationnement d'engins de chantier, rupture des cheminements piétons, etc.) 	C/M/LT	Réversible

TABLEAU RECAPITULATIF DES IMPACTS DU PLAN LOCAL DES DEPLACEMENTS (PLD) DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

Aménagement et espaces ouverts	Sans impact			
Biodiversité et milieux naturels	Sans impact			
Patrimoine et cadre de vie		<ul style="list-style-type: none"> • Impact paysager des installations de chantier • Impact des poussières émises par le chantier sur les bâtiments environnants 	C/M/LT	Réversible
Gestion des déchets et matériaux		<ul style="list-style-type: none"> • Gestion de l'approvisionnement du chantier en matériaux et évacuation des déblais 	C/M/LT	Réversible
Gestion des risques	Sans impact			Réversible
Ressources en eau		<ul style="list-style-type: none"> • Rejets d'eaux polluées par le chantier 	C/M/LT	Réversible

Mesures correctrices associées

- Obligation, pour les entreprises de travaux publics, d'établir un plan qualité environnementale pour la gestion des chantiers :
 - Optimiser l'organisation des transports sur le chantier en limitant le passage d'engins, en particulier dans des zones déjà très affectées par la pollution atmosphérique ou à proximité d'établissements sensibles (établissements de soins, d'enseignement, crèches, etc.).
 - Porter une attention particulière aux questions de sécurité routière liées à la mise en œuvre du chantier (sécurisation de cheminements alternatifs pour les modes actifs, et en particulier pour les personnes à mobilité réduite, formation des conducteurs d'engins, etc.).
 - Privilégier le transport des déchets et matériaux par voie fluviale ou ferroviaire.
 - Améliorer la gestion des déchets de chantier en mettant l'accent sur leur valorisation.
 - Mettre en œuvre des bonnes pratiques pour limiter les impacts du chantier sur le cadre de vie (protection des plantations, etc.).
 - Porter une attention accrue au traitement des eaux lors des chantiers de construction des infrastructures.