

6.2.6. Analyse des incidences du CDT sur la qualité de vie

A. Qualité de l'air

Rappel : Il s'agit d'un **enjeu majeur** du CDT Territoire Sud

• Evolution tendancielle du territoire dans le cadre du CDT Territoire Sud

Grâce aux projets de mobilité sur le territoire et au report modal qu'ils engendreront, le projet de CDT aura un effet positif, mais qui est à mettre en relation avec l'augmentation de la population et des emplois qui, par effet volume, est susceptible d'augmenter le trafic routier et par conséquent les émissions de polluants atmosphériques.

Le report modal engendré par la mise en place des différentes lignes de transports en commun permettra de limiter le trafic de véhicules sur le territoire, et ainsi la pollution atmosphérique qui y est associée. Par ailleurs, les opérations de réaménagement seront aussi susceptibles de fluidifier le trafic, et ainsi éviter les problèmes de congestion et les émissions supplémentaires de gaz d'échappement qui en découlent.

Enfin, la politique de stationnement tendra à réduire l'usage de l'automobile sur le territoire, et de fait les impacts du trafic routier sur la qualité de l'air. Le développement des mobilités douces favorisera le report modal vers des modes de déplacements n'impactant pas l'environnement.

D'autre part, un des projets de la démarche de promotion du métabolisme territoriale veillera à optimiser la logistique urbaine pour le Plateau de Saclay, et ainsi réduire les nuisances olfactives à l'échelle des quartiers. Des études complémentaires seront ainsi lancées pour mettre en place des plateformes qui concentreront les flux de masse et permettront d'effectuer la livraison finale avec des modes doux.

Enfin, la présence du SIRTa sur le territoire du CDT est un atout, car elle permettra de suivre en continu les indicateurs d'évolution de la qualité de l'air tout au long de la réalisation du projet.

• Les impacts cumulés du CDT

○ LES IMPACTS POSITIFS

	2014-2020	2020-2025	2025-2029
Infrastructures de mobilité	Développement de la multimodalité		
	Le développement de l'offre de transports en commun et des circulations douces participera à l'offre de transport "complète" qui permettra de diminuer l'usage de la voiture individuelle et donc de réduire les émissions de polluants atmosphériques.		
	Politique de stationnement		
	La politique de stationnement tendra à réduire l'usage de l'automobile sur le territoire, et de fait les émissions polluantes liées au trafic routier		
Réaménagements routiers			
	Le recalibrage des axes routiers permettra une réduction de la pollution de l'air liée au phénomène de stop & go.		

	2014-2020	2020-2025	2025-2029
Développement d'un éco-territoire	Logistique urbaine		
	Le projet d'optimisation de la logistique urbaine pour le Sud Plateau doit permettre de réduire les polluants atmosphériques à l'échelle des quartiers.		
Insertion de la Nature en ville			
	Le maintien d'espaces de nature en ville, tels que les espaces verts, permettra de créer ou préserver des zones tampons entre les axes routiers, émetteurs de polluants atmosphériques, et les lieux de vie ou de travail de la population.		

○ LES IMPACTS NEGATIFS

	2014-2020	2020-2025	2025-2029
Infrastructures de mobilité	Réaménagements routiers		
	Ces nouvelles infrastructures routières accueilleront un trafic routier plus élevé et seront donc génératrices de bruit et de polluants atmosphériques (doublement des voies par exemple).		
Phases de chantier			
	La création de nouveaux quartiers et les divers travaux d'aménagement prévus seront susceptibles de générer des pollutions atmosphériques temporaires du fait des phases de travaux (va-et-vient des engins de chantier...). Cet effet potentiel pourra être limité par l'insertion de clauses environnementales dans les marchés de travaux publics visant à favoriser l'utilisation des engins les plus performants en termes d'émissions de polluants locaux.		

• Les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs

Les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs du projet de CDT sur l'ambiance sonore du territoire sont :

- Un renforcement des pratiques de diagnostic territorial : la bonne connaissance de l'état initial de la qualité de l'air constitue un préalable indispensable pour permettre la définition d'objectifs dans les opérations d'aménagement du territoire. Or, le quart sud-ouest de l'Île-de-France est peu couvert par les appareils de mesures de la qualité de l'air. Ainsi, face à cette faible couverture du territoire, les partenaires du CDT s'engagent à mener une campagne locale de mesures sur le territoire. En parallèle, des discussions sont actuellement engagées avec Airparif pour étudier l'installation à terme d'une nouvelle station de mesures sur le territoire.
- Une composition des formes urbaines adaptées : à l'échelle de l'aménagement, les réflexions qui seront à mettre en œuvre porteront sur la morphologie de la composition urbaine ; cette dernière à travers plusieurs paramètres a une véritable influence sur l'exposition des populations aux polluants atmosphériques et au bruit.
- Une prise en compte l'influence des écosystèmes urbains : la végétalisation de la ville est également au cœur de la problématique des polluants et nuisances sonores. Bien que selon le type de végétalisation, la capacité à fixer ou disperser les polluants atmosphériques varie fortement, l'influence des écosystèmes urbains est à prendre en compte dans les réflexions urbanistiques. On recense plusieurs leviers d'action en termes de