

Avis n°2023-01
présenté au nom de la commission
Environnement et transition énergétique
par **Tancrède MOTTA**

Projet de Plan régional relatif à l'amélioration de la qualité de l'air en Île-de-France 2022-2028

23 mars 2023



Avis n° 2023-01
présenté au nom de la commission Environnement et transition énergétique
par **Tancrède MOTTA**

23 mars 2023

**Projet de Plan régional relatif à l'amélioration de la qualité de l'air en
Île-de-France 2022-2028**

Certifié conforme

Le président

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Eric BERGER". The signature is fluid and cursive, with a distinctive upward-sweeping flourish at the end.

Eric BERGER

Le Conseil économique, social et environnemental régional d'Île-de-France

Vu :

- Le règlement 1370/2007 de l'Union européenne dit Obligation de service public (OSP) ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite loi MAPTAM) instituant les Régions comme chef de file en matière de gestion de la qualité de l'air ;
- La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;
- La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;
- Les articles R221-1 à R221-3 du Code de l'environnement relatifs à la surveillance de la qualité de l'air ambiant ;
- Le décret n° 2017-949 du 10 mai 2017 fixant les objectifs nationaux de réduction des émissions de certains polluants atmosphériques en application de l'article L. 222-9 du Code de l'environnement ;
- Le décret n° 2021-1492 du 17 novembre 2021 relatif aux critères définissant les autobus et autocars à faibles émissions pris en application de la directive (UE) 2019/1161 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économies en énergie avec le principe d'une part de 37,4% de véhicules à très faibles émissions (VTFE) dans les acquisitions ou l'utilisation par les collectivités à partir du 1er janvier 2026 (et 40% à compter du 1er janvier 2030) ;
- Le décret n° 2022-1690 du 27 décembre 2022 modifiant le décret n°2012-14 du 5 janvier 2012 relatif à l'évaluation des moyens d'aération et à la mesure des polluants effectuées au titre de la surveillance de la qualité de l'air intérieur de certains établissements recevant du public ;
- Le décret n° 2022-1689 du 27 décembre 2022 modifiant le Code de l'environnement en matière de surveillance de la qualité de l'air intérieur ;
- La circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles ;
- L'arrêté du 16 avril 2021 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant ;
- L'arrêté du 8 décembre 2022 établissant le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques ;
- La délibération 2020/018 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en date du 5 février 2020 relative à l'ouverture à la concurrence des concessions de transport urbain ;
- La lettre de saisine reçue le 23 janvier 2023 de la Présidente de Région visant à recueillir l'avis et les propositions du Ceser au sujet du projet de Plan régional de la qualité de l'air (PRQA) en prévision de la réunion plénière du Conseil régional du 30 mars 2023.

Les rapports du Conseil régional et de la Préfecture de Région

- Le plan régional pour la qualité de l'air (2016-2021) dénommé « changeons d'air en Île-de-France » et adopté en juin 2016 par le Conseil régional ;
- La délibération du 25 mai 2022 adopté par le conseil d'administration d'Île-de-France mobilités relative au plan d'actions sur la qualité de l'air intérieur en enceintes ferroviaires souterraines ;
- Le Schéma régional climat, air, énergie (SRCAE) en cours de révision.

Les avis du Ceser

- L'avis du 19 novembre 2009 sur le plan régional de la qualité de l'air en Île-de-France ;
- L'avis du 20 juin 2012 sur le SRCAE ;
- L'avis n°2018-05 du 27 juin 2018 intitulé « La stratégie énergie-climat d'Île-de-France » ;

- L'avis n°2020-02 du 27 février 2020 intitulé « La Stratégie régionale énergie-climat : Île-de-France Territoire Hydrogène. » ;
- L'avis n°2020-03 du 27 février 2020 intitulé « La stratégie régionale énergie-climat : Île-de-France Territoire Solaire » ;
- L'avis n°2020-05 du 27 février 2020 intitulé « Sobriété énergétique : quelles actions concrètes en Île-de-France ? » ;
- L'avis n° 2020-04 du 27 février 2020 intitulé « Plan méthanisation : propositions pour relever le défi du biogaz en Île-de-France » ;
- L'avis du 5 décembre 2022 sur le PRACC.

Entendus par la Commission Environnement et transition énergétique du Ceser :

- M. Olivier BLOND, délégué spécial à la lutte contre la pollution de l'air au sein de l'Exécutif régional, en charge de la préparation du Plan régional pour la qualité de l'air (7 février 2023),
- M. Philippe SCHMITT, Président de la MRAe Île-de-France (14 février 2023).

Considérant :

Sur la réglementation de la lutte contre la pollution atmosphérique en Europe et en France

- Que des niveaux limites réglementaires de pollution atmosphérique ont été fixés au niveau européen. Leur non-respect vaut à la France une condamnation assortie d'une astreinte de 10 millions d'euros par semestre tant que les seuils réglementaires ne sont pas respectés.
 - Que l'article R 222-1 du Code de l'environnement prévoit que tout Plan régional de la qualité de l'air (PRQA) comprend :
 - une évaluation de la qualité de l'air dans la région considérée et de son évolution prévisible,
 - une approche des effets de la qualité de l'air sur la santé, sur les conditions de vie, sur les milieux naturels et agricoles et sur le patrimoine,
 - un inventaire des principales émissions des substances polluantes distinguant, chaque fois que possible, pour chaque polluant considéré les différentes catégories de sources et individualisant les sources les plus importantes, ainsi qu'une estimation de l'évolution de ces émissions,
 - des orientations et recommandations visant à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique permettant de contribuer à l'atteinte des objectifs de qualité de l'air fixés par arrêtés ministériels,
 - un relevé des principaux organismes qui contribuent dans la région à la connaissance de la qualité de l'air et de son impact sur l'homme et l'environnement ;
 - Que l'article R. 222.3 du Code de l'environnement stipule que le PRQA fixe, en tenant compte du coût et de l'efficacité des différentes actions possibles, des orientations visant à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique afin d'atteindre les objectifs de qualité de l'air ou afin que les niveaux des concentrations de polluants atmosphériques restent inférieurs aux niveaux retenus par la réglementation comme objectifs de qualité de l'air ;
- Ces orientations portent notamment sur :
- la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé humaine et les conditions de vie, sur les milieux naturels et agricoles et sur le patrimoine,
 - la maîtrise des pollutions atmosphériques dues aux sources fixes d'origine agricole, industrielle, tertiaire ou domestique ;
- Que le PRQA peut formuler des recommandations relatives à :
 - l'utilisation des meilleures techniques disponibles et des énergies renouvelables, ainsi qu'au développement des réseaux de chaleur et des réseaux de froid,
 - la maîtrise des émissions de polluants atmosphériques dues aux sources mobiles, notamment aux moyens de transport,
 - l'offre de transport (modes de transport individuel, à la maîtrise des déplacements collectifs et individuels et à l'organisation intermodale du transport),

- l'information du public sur la qualité de l'air et sur les moyens dont il peut disposer pour concourir à son amélioration ;
- Que le PRQA se présente comme un outil de planification non prescriptif, élaboré à l'issue d'une phase de concertation et devant faire l'objet d'une large information ;
- Que le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) et le Plan de déplacements urbains (PDU) sont également des obligations légales. Ils doivent être compatibles avec le PRQA et sont considérés comme ses outils opérationnels.

Sur l'état actuel de la pollution atmosphérique en Île-de-France

- Que la qualité de l'air continue de figurer parmi les premières préoccupations environnementales des Franciliens dont la santé est principalement affectée par la pollution chronique (asthme, maladies cardio-vasculaires, cancer du poumon, etc.). Il s'agit de risques significatifs qui concernent la totalité de la population et encore davantage les populations les plus sensibles (enfants, personnes âgées, personnes asthmatiques, femmes enceintes, etc.). Les habitants du cœur de l'agglomération, les riverains et les utilisateurs des principaux axes routiers sont les premiers touchés par cette pollution ;
- Que la pollution atmosphérique a par ailleurs des effets sur les écosystèmes, le patrimoine bâti et le réchauffement climatique ;
- Que les niveaux de certains polluants réglementés (plomb, monoxyde de carbone, dioxyde de soufre, etc.) sont en nette amélioration depuis plusieurs années. Toutefois les niveaux de concentration dans l'air restent problématiques pour plusieurs polluants, tout particulièrement les particules, le dioxyde d'azote et l'ozone ;
- Que sur les dix dernières années, selon les données d'Airparif, les concentrations de particules ont baissé en moyenne de 35 % pour les PM₁₀ et de 40 % pour les PM_{2,5} et de 30 % pour le dioxyde d'azote. Il en résulte que le nombre de Franciliens exposés à des dépassements de valeurs limites réglementaires de qualité de l'air a très fortement diminué, passant pour le NO₂ de 2,9 millions de Franciliens en 2010 à moins de 60 000 en 2021 ;
- Que cependant, l'impact de la pollution de l'air reste substantiel. En effet, les concentrations en PM₁₀ et PM_{2,5} continuent de dépasser les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). La pollution à l'ozone (O₃) qui cause à elle seule environ 1 700 morts par an en Île-de-France, a progressé en moyenne de 25 % sur la décennie ;
- Que le trafic routier est responsable de plus de 50 % des émissions d'oxydes d'azote et d'un quart des émissions directes de particules fines en Île-de-France. On constate actuellement un accroissement considérable des livraisons chez les particuliers ou en points relais. Les véhicules utilisés à l'occasion de ces livraisons roulent essentiellement au diesel. La meilleure solution en matière de réduction des concentrations et des émissions de polluants par le secteur des transports reste la réduction des déplacements individuels en voiture, la promotion du report modal vers les transports en commun et les modes de circulation non polluants ;
- Que la combustion de la biomasse pour le chauffage, contribue à hauteur de 39 % aux émissions directes de particules fines.

Sur la gestion de la pollution atmosphérique sur le territoire de l'Île-de-France

- Que la Région est désignée comme chef de file pour traiter la question de la qualité de l'air ainsi que les questions de l'énergie et de la lutte contre le changement climatique. Les communes, les intercommunalités, les départements sont, eux aussi, impliqués par leurs responsabilités de gestionnaires de réseaux de voirie, de constructeurs, d'aménageurs, mais aussi d'émetteurs via leurs activités ;
- Que la troisième révision du Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'Île-de-France a été approuvée en janvier 2018. Elle propose 25 défis et 46 actions pour un air plus pur en 2025 :
 - réduction des émissions de Nox de 39% et 24% pour les PM₁₀ par rapport à 2014,
 - réduction des pics de pollution et de l'exposition des populations ;

- Que le nouveau PRQA (2022-2028) intitulé « Un nouvel air pour l'Île-de-France » proposé aujourd'hui par l'Exécutif régional a pour objet de poursuivre et d'amplifier le plan « Changeons d'air » qu'il a initié en 2016. Les domaines d'action envisagés sont la gouvernance, la connaissance et l'innovation, les mobilités, l'habitat et les bâtiments ainsi que l'agriculture, l'industrie et le sport.
- Que la Région s'est fixée comme objectif d'aller au-delà de la réglementation actuelle en se rapprochant des seuils recommandés par l'OMS.

Sur les principaux objectifs du projet de PRQA 2022-2028 :

- Que pour la définition d'objectifs quantitatifs, la Région envisage de s'inspirer de ceux fixés par l'OMS, de continuer à s'appuyer sur l'expertise d'AirParif pour le suivi de l'atteinte de ces objectifs et qu'elle confirme son soutien à la recherche et l'innovation ;
- Que la mise en place et l'animation d'un réseau de collectivités baptisé « Réseau R » doit permettre d'accompagner les collectivités afin de partager les expériences, promouvoir et diffuser les connaissances et les bonnes pratiques, démultiplier dans les territoires les actions permettant de réduire les émissions polluantes. Ce réseau permettra à la Région d'incarner son rôle de chef-de-file en matière de protection de l'environnement défini par la loi MAPTAM. Il s'agit également de prolonger/développer les actions « d'exemplarité » de la Région (formation des agents, enrichissement de l'offre de la centrale d'achats) ;
- Que le plan prévoit des actions spécifiques en direction des professionnels, en particulier ceux en charge du transport de marchandises dans le cadre de l'aide à la décarbonation de la logistique et des transports professionnels en synergie avec plusieurs actions complémentaires : aides à l'achat de véhicules moins polluants et aide à la transformation des entreprises. La livraison de colis compte actuellement pour un quart ou un tiers des polluants urbains ;
- Que le plan ventilation de l'air intérieur tire les enseignements de la pandémie du Covid en particulier sur l'importance d'assurer un renouvellement de l'air à l'intérieur des bâtiments pour éviter la propagation du virus. Ce constat vaut pour toutes les infections respiratoires. Améliorer la qualité de l'air à l'intérieur des bâtiments recevant du public (ERP) est donc nécessaire, que ce soit par la mise en place de capteurs, l'éducation aux bonnes pratiques de ventilation ou les dispositifs de purification et de ventilation. La Région souhaite aider les collectivités et construire un démonstrateur de surveillance de la qualité de l'air intérieur sur un territoire ;
- Que le SDRIF-E se fixe comme objectif de protéger les populations sensibles en diminuant leur exposition aux polluants, ce qui signifie les éloigner des zones présentant des niveaux de concentration problématiques, mais aussi travailler à une charte de préconisations pour que les projets subventionnés par les dispositifs régionaux intègrent les enjeux de qualité de l'air dans leurs actions. Le SDRF-E pourrait limiter l'installation d'ERP (écoles, terrains de sport, hôpitaux, hospices) sur des zones qui dépasseraient les limites légales de pollution et prévoir des mesures de protection quand cette installation est indispensable (filtration de l'air, etc.) ;
- Que dans la perspective de diminuer les émissions agricoles d'ammoniac, la Région veut mettre en place un programme expérimental innovant, qui place les acteurs agricoles au cœur de la démarche et qui les accompagne dans la mise en œuvre, sur une base volontaire, d'un ensemble de bonnes pratiques mises au point par l'Ademe pour diminuer ces émissions et améliorer la rentabilité des exploitations ;
- Que la Région veut améliorer la surveillance, la prévision et l'information des personnes sensibles aux pollens comme des personnels soignants ;
- Que la Région se fixe l'objectif de purifier l'air de 20 stations souterraines d'ici 2027 par divers dispositifs tels que les freins électromagnétiques ou les purificateurs d'air dans les wagons ;
- Que l'articulation du PRQA 2022-2028 avec d'autres planifications sera également à prendre en considération, notamment le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF-E), le Plan régional santé environnement (PRSE) ainsi que le Schéma régional climat air énergie (SRCAE) et le Plan régional d'adaptation au changement climatique (PRACC).

Emet l'avis suivant :

Article 1 :

Le Ceser partage le constat de l'amélioration de la qualité de l'air en Île-de-France grâce à l'ensemble des changements engagés (réduction de la vitesse sur le périphérique, diminution du nombre des moteurs diesel, recours à la motorisation électrique, etc.) mais déplore la persistance de valeurs de polluants atmosphériques largement au-dessus des seuils préconisés par l'OMS pour les riverains des grands axes routiers.

Le Ceser prend acte que la Région exprime la volonté de s'aligner sur les seuils de l'OMS, plus bas que ceux de la réglementation française et qui devraient être déclinés dans les différents plans régionaux : SDRIF-E, Schéma régional climat air énergie (SRCAE).

Le Ceser apprécie l'effort régional pour participer à l'amélioration de la qualité de l'air. Il mesure la difficulté de l'exercice de bilan, de multiples facteurs interférant en convergence ou divergence dans le processus d'émission de polluants. En conséquence, la difficulté de mesurer les effets d'une action se reflète dans le bilan présenté qui égrène les initiatives de la Région. Au regard de ce difficile bilan à établir, le Ceser estime que l'engagement sur des objectifs quantitatifs ambitieux a la vertu de marquer le volontarisme de la Région.

Article 2 :

Le Ceser insiste sur le fait qu'il est essentiel d'inclure l'évaluation coût/efficacité des mesures préconisées en termes de prévention dans le projet de Plan de la qualité de l'air (2022-2028) conformément à l'article R. 222.3 du Code de l'environnement.

Le Ceser appuie la création d'un « Réseau Air » en adéquation avec le rôle de chef de file dévolu à la Région.

Il demande que soit ouverte une réflexion au sujet de la participation du Ceser.

Article 3 :

Le Ceser encourage la Région à appuyer la mise en place d'une soixantaine de stations de capteurs supplémentaires (un par EPCI) dédiés notamment aux particules ultra fines pour améliorer la connaissance globale de la pollution de l'air.

Article 4 :

Vu la nécessité de mieux comprendre les origines des émissions de gaz ammoniac en Île-de-France, le Ceser fait part de son intérêt pour le projet pilote de mesure de ces émissions qui a été mené dans le cadre du précédent plan et dont les résultats devraient être prochainement publiés et demande que les experts du monde agricole soient associés aux travaux d'Airparif.

Article 5 :

Le Ceser marque sa satisfaction du programme expérimental annoncé dans le cadre de l'action C4 du nouveau plan régional d'amélioration de la qualité de l'air et dont l'objet sera d'aider financièrement les agriculteurs volontaires pour mettre en place ces bonnes pratiques. Cet accompagnement viendra ainsi renforcer les préconisations de la profession agricole et de l'Ademe.

Article 6 :

Le Ceser soutient la Région dans son projet de solliciter davantage les financements européens pour les actions du PRQA s'inscrivant en cohérence avec les objectifs du Pacte vert pour l'Europe.

Article 7 :

Si le Ceser apprécie les investissements annoncés dans des matériels de transport collectif plus performants en termes d'émissions de polluants, il estime qu'une première étape d'un plan raisonné consisterait à améliorer les conditions de transport actuellement dégradées tant et si bien que les usagers se reportent sur des modes de transport plus polluants.

En particulier, un tel effort faciliterait le rabattement des particuliers de grande couronne vers les transports en commun (M7) et une meilleure maîtrise de la circulation routière (M8). Il s'interroge également au sujet de l'impact de l'ouverture à la concurrence du transport collectif urbain en termes de qualité de service et d'entretien des matériels roulants et la pérennité des exigences d'Île-de-France Mobilités en ces matières.

Article 8 :

Le Ceser souhaiterait que la Région prenne en compte les retards prévisibles de la disponibilité des matériels plus performants dans son Plan, par exemple, les délais de livraison de bus à propulsion électrique due à l'indisponibilité d'aluminium, les ruptures d'approvisionnement notamment sur les matériels électroniques qui pourraient se prolonger.

Article 9 :

Le Ceser alerte sur la stratégie d'achat d'Île-de-France Mobilités qui privilégie la solution des bus bio-GNV, au risque de limiter le développement du transport par Véhicules à très faibles émissions (VTFE, à savoir électrique et hydrogène).

Article 10 :

Le Ceser soutient l'aménagement d'une Zone à faibles émissions (ZFE) sous réserve que l'offre de transports publics et de moyens de mobilité active pour accéder à ladite ZFE et s'y déplacer réponde aux besoins des usagers.

Le Ceser demande à l'Exécutif que la mise en place de la réglementation de la ZFE-m soit impérativement subordonnée à une aide préalable substantielle de la collectivité pour l'adaptation ou le remplacement tant pour les véhicules utilitaires professionnels au regard des coûts induits pour ceux-ci par les mesures préconisées que pour les véhicules des particuliers.

Le Ceser appelle aussi la Région à agir auprès de la Métropole du Grand Paris et de la Ville de Paris pour adapter les mesures et ainsi, faciliter les mutations et renforcer l'acceptabilité de la ZFE-m en prenant en compte l'intérêt et la santé de tous les Franciliens.

Article 11 :

Le Ceser soutient la constitution d'un mix énergétique dédié aux transports incluant toutes les sources en favorisant notamment l'évolution des flottes vers des véhicules disposant de motorisations bas carbone plus accessibles économiquement et plus facilement disponibles à court terme.

A cet égard, le Ceser estime nécessaire la mise en place, par la Région, d'un plan d'actions pour l'extension du réseau de bornes de recharge électrique (définition des usages, dimensionnement, localisation, technologie, tarification) préalable à une réelle croissance de la motorisation électrique.

Article 12 :

Pour des mobilités actives non polluantes, le Ceser appuie la réalisation d'un réseau cyclable régional qui doit s'articuler en continuité avec les réseaux locaux et les nœuds intermodaux de transports en commun avec une attention aux parkings sécurisés. Le SDRIF-E, par la planification d'un maillage dense et cohérent de voies cyclables, contribue à la limitation des émissions de polluants. Le Ceser invite aussi à veiller à ce que le matériel commandé par IDFM ait une capacité d'emport suffisante des vélos, pliants ou non, ainsi que des trottinettes.

Le Ceser invite à mieux intégrer aussi la marche, premier mode de déplacement, dans les documents d'urbanisme locaux afin de la favoriser et de permettre une cohabitation avec les autres modes actifs de déplacement. Il considère que les plans de déplacement locaux doivent permettre de construire une offre cohérente de transports de proximité à l'échelle de chaque bassin de vie. A cet effet, le Ceser encourage la Région, via le levier du SDRIF, à favoriser le rapprochement des lieux de vie et d'activité économique lors des opérations de restructuration urbaine.

Article 13 :

Concernant les lycées en construction, le Ceser appelle à la vigilance sur le choix d'emplacements non pollués et recommande de prendre en compte les seuils de l'OMS pour décider de ces implantations.

Il rappelle la nécessité d'accélérer le déploiement de micro-capteurs de pollution intérieure et extérieure, ainsi que de purificateurs d'air dans l'ensemble des établissements.

Il convient d'éviter la pollution par la non-émissivité des matériaux utilisés lors de travaux et de l'aménagement des lycées et de privilégier des achats de produits d'entretien non émissifs dont la nocivité et l'impact peuvent s'avérer déplorables sur la qualité de l'air intérieur et la santé des agents.

La végétalisation des abords et des cours intérieures des établissements doit être encouragée.

Le Ceser encourage par ailleurs la Région à accentuer les actions de sensibilisation des lycéens et des agents aux mobilités actives, par exemple en mettant à disposition des établissements un parc de vélos d'apprentissage et des garages à vélos dans l'enceinte du lycée.

Le Ceser souhaite que soit mis en place au sein des lycées un système d'alerte efficace en cas d'atteinte de pics de pollution.

Article 14 :

Le Ceser insiste sur l'enjeu primordial de la sobriété foncière des activités de logistique. A ce titre, le Ceser estime que la gestion du dernier kilomètre logistique doit intégrer les contraintes liées à la ZFE (reconfiguration d'espaces dédiés aux livraisons).

Article 15 :

Le Ceser soutient l'aménagement des stations de covoiturage en zone urbaine, afin de développer et de sécuriser ce mode de transport notamment pour les personnes âgées.

Le Ceser attire particulièrement l'attention sur la coopération indispensable de l'Autorité organisatrice (AO) régionale avec les intercommunalités, dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM), pour désenclaver les zones périurbaines et rurales en développant de nouveaux services de mobilité adaptés à leurs spécificités (covoiturage, auto-partage, transports à la demande, navettes).

Article 16 :

Le Ceser salue l'attention portée à la nécessaire évolution des groupes électrogènes (chantiers, évènements culturels, groupes pérennes dans les immeubles de grande hauteur) mais alerte également sur les centres de données équipés de groupes électrogènes nécessairement de grandes capacités.

Article 17 :

Le Ceser approuve l'orientation du Plan limitant la construction de bâtiments recevant du public sensible dans les zones trop polluées (H3). Pour autant, il estime qu'il faut veiller à éviter toute implantation qui exposerait la population à de fortes pollutions de l'air.

Le Ceser invite la Région, en tant que « cheffe de file » à porter une action ciblée en matière d'identification et d'aide à la prise en charge des pathologies liées à la pollution par dioxyde d'azote et particules fines des populations exposées avec une attention particulière portée aux femmes enceintes, aux jeunes enfants et aux personnes âgées. Il encourage la Région à soutenir la recherche dans ce domaine.

Article 18 :

Le Ceser constate et déplore que de nombreux projets immobiliers en densification ou en rénovation urbaine s'effectuent souvent le long ou à forte proximité d'axes de circulation dense et préconise une installation à plus de 100 mètres des artères en question. Il presse donc la Région à prendre en compte la problématique de qualité de l'air dans son SDRIF-E.

Article 19 :

Le Ceser souligne, conformément aux orientations du SDRIF-E, le besoin de conjuguer densification et renaturation en ville. Le développement d'une biodiversité urbaine ainsi que l'emploi de végétaux non allergènes permettant de rafraîchir l'air ou dans certains cas, et de manière limitée, de participer à la purification de l'air par absorption de particules fines ou de CO₂.

Article 20 :

Le Ceser ne peut qu'approuver la reprise du plan d'actions d'Île-de-France Mobilités sur la réduction de la pollution dans les infrastructures souterraines de transport et la mobilisation des opérateurs pour le réaliser. Il s'étonne toutefois de la modestie de l'objectif du plan régional (traitement des 20 stations souterraines les plus polluées en 6 ans). Le Ceser souhaiterait que le plan air de la Région précise les exigences soumises à tout autre futur opérateur.

Le Ceser souhaite être informé de toute initiative expérimentale des opérateurs de transport en cours de réalisation.



Conseil économique, social et environnemental régional d'Île-de-France
2, rue Simone Veil • 93 400 Saint-Ouen • Tél. : 01 53 85 66 25

www.ceser-iledefrance.fr • [@ceseridfr](https://twitter.com/ceseridfr)