



---

*Document de séance*

---

**B8-0156/2019**

6.3.2019

## **PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

déposée à la suite de la question avec demande de réponse orale B8-0009/2019

conformément à l'article 128, paragraphe 5, du règlement intérieur

sur une Europe qui protège: de l'air pur pour tous  
(2018/2792(RSP))

**Julie Girling, Seb Dance, Catherine Bearder, Keith Taylor, Anja  
Hazekamp, Eleonora Evi**

au nom de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la  
sécurité alimentaire

**Résolution du Parlement européen sur une Europe qui protège: de l'air pur pour tous (2018/2792(RSP))**

*Le Parlement européen,*

- vu l'article 34 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne,
- vu la directive (UE) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE<sup>1</sup>,
- vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe<sup>2</sup>,
- vu la directive (UE) 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments et la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique<sup>3</sup> et ses exigences concernant la mise en place d'un environnement sain à l'intérieur des bâtiments;
- vu sa recommandation au Conseil et à la Commission du 4 avril 2017 à la suite de l'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile<sup>4</sup>,
- vu sa résolution du 6 juillet 2017 sur l'action de l'Union pour la durabilité<sup>5</sup>,
- vu sa résolution du 14 décembre 2017 sur une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions<sup>6</sup>,
- vu sa résolution du 2 décembre 2015 sur la mobilité urbaine durable<sup>7</sup>,
- vu sa résolution du 17 avril 2018 sur la mise en œuvre du septième programme d'action pour l'environnement<sup>8</sup>,
- vu le rapport de 2017 de l'Agence européenne pour l'environnement sur la qualité de l'air en Europe,
- vu le rapport spécial de la Cour des comptes européenne intitulé «Pollution de l'air: notre santé n'est toujours pas suffisamment protégée»<sup>9</sup>, publié le 11 septembre 2018,

---

<sup>1</sup> JO L 344 du 17.12.2016, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 152 du 11.6.2008, p. 1.

<sup>3</sup> JO L 156 du 19.6.2018, p. 75.

<sup>4</sup> JO C 298 du 23.8.2018, p. 140.

<sup>5</sup> JO C 334 du 19.9.2018, p. 151.

<sup>6</sup> JO C 369 du 11.10.2018, p. 114.

<sup>7</sup> JO C 399 du 24.11.2017, p. 10.

<sup>8</sup> Textes adoptés de cette date, P8\_TA(2018)0100.

<sup>9</sup> Rapport spécial n° 23/2018 de la Cour des comptes européenne,

- vu la mise à jour de 2018 de la base de données de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sur la qualité de l'air ambiant,
  - vu les valeurs guides de l'OMS pour la qualité de l'air intérieur,
  - vu son étude de septembre 2018 intitulée «Air Quality and urban traffic in the EU: best practices, and possible solutions» (La qualité de l'air et la circulation urbaine dans l'UE: bonnes pratiques et solutions éventuelles)<sup>10</sup>,
  - vu la proposition de résolution de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire,
  - vu la question à la Commission sur une Europe qui protège: de l'air pur pour tous (O-000138/2018 – B8-0009/2019),
  - vu l'article 128, paragraphe 5, et l'article 123, paragraphe 2, de son règlement intérieur,
- A. considérant que les limites d'émissions légales de l'Union se situent toujours au-dessus de celles recommandées par l'OMS et que, selon les estimations de l'Agence européenne pour l'environnement, plus de 400 000 décès imputables à la pollution de l'air sont recensés chaque année dans l'Union; que 98 % de la population urbaine de l'Union est exposée à des taux d'ozone qui dépassent les valeurs guides de l'OMS;
- B. considérant que les estimations les plus récentes de l'AEE en ce qui concerne les incidences sur la santé imputables à l'exposition à la pollution de l'air indiquent que les concentrations de particules 2,5 (PM<sub>2,5</sub>) étaient responsables, en 2014, de quelque 399 000 décès prématurés causés par une exposition à long terme dans les 28 États membres de l'Union; qu'il a été estimé que les incidences, au sein de l'Union, de l'exposition à des concentrations de NO<sub>2</sub> et d'O<sub>3</sub> en 2014 étaient à l'origine, respectivement, de quelque 75 000 et 13 600 décès prématurés par an;
- C. considérant qu'une mauvaise qualité de l'air a une incidence considérable sur la santé et que les femmes enceintes, les enfants et les personnes âgées sont particulièrement exposés;
- D. considérant que près de 90 % des Européens qui résident en ville sont exposés à des niveaux de pollution de l'air considérés comme néfastes pour la santé humaine;
- E. considérant que la circulation routière est responsable d'environ 40 % des émissions d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) dans l'Union européenne et que sur le total des émissions de NO<sub>x</sub> provenant de la circulation, 80 % environ sont dus aux véhicules à moteur diesel; que les émissions dues aux voitures particulières à moteur diesel qui ont dépassé les limites de pollution de l'Union en conditions de conduite réelles, étaient responsables du décès prématuré de 6 800 Européens en 2015;
- F. considérant qu'il est évalué que les conséquences économiques des incidences sur la santé d'une mauvaise qualité de l'air représentent entre 3 et 9 % du PIB de l'Union;

---

[https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18\\_23/SR\\_AIR\\_QUALITY\\_FR.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_23/SR_AIR_QUALITY_FR.pdf)

<sup>10</sup> [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/604988/IPOL\\_STU\(2018\)604988\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/604988/IPOL_STU(2018)604988_EN.pdf)

- G. considérant que la non-application de la législation en matière de qualité de l'air dans les zones urbaines et l'incapacité à lutter contre la pollution de l'air intérieur sont particulièrement inquiétantes et entravent la réalisation du 3<sup>e</sup> objectif prioritaire dans le cadre du 7<sup>e</sup> plan d'action pour l'environnement, en vertu duquel les citoyens de l'Union devraient être protégés des pressions liées à l'environnement et des risques qui pourraient nuire à leur santé et à leur bien-être;
- H. considérant que les systèmes alimentaires et agricoles actuels sont responsables des émissions excessives d'ammoniac, d'oxyde d'azote et de méthane; que 94 % des émissions d'ammoniac et 40 % des émissions de méthane proviennent des activités agricoles; qu'à l'échelle mondiale, l'élevage intensif produit davantage d'émissions de gaz à effet de serre que les transports;
- I. considérant qu'une mauvaise qualité de l'air pose un défi de plus en plus pressant dans le cadre du développement durable et que la lutte contre la pollution atmosphérique revêt une importance capitale pour réaliser les objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies d'ici à 2030 en Europe et au-delà;
- J. considérant que l'OMS, en 2000, a adopté un ensemble de principes instaurant le droit à un air intérieur sain, dans lesquels elle a noté que «en vertu des principes régissant le droit fondamental à la santé, toute personne a le droit de respirer un air intérieur sain»;
- K. considérant que l'Union devrait poursuivre ses efforts en vue de promouvoir l'adoption de mesures au niveau mondial destinées à réduire la pollution atmosphérique;

### *Remarques générales*

1. relève qu'en 2018, six États membres ont été assignés devant la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect des normes européennes en matière de qualité de l'air; rappelle, en outre, que 29 procédures d'infraction sont actuellement en cours pour non-respect des valeurs limites de qualité de l'air de l'Union dans 20 États membres, qu'environ deux États sur trois ne respectent pas les valeurs limites de PM<sub>10</sub> et de NO<sub>2</sub>, et qu'un État sur cinq dépasse la valeur cible applicable aux PM<sub>2,5</sub>;
2. invite instamment la Commission à prendre des mesures sans délai contre les PM<sub>2,5</sub> en proposant d'introduire dans la législation européenne relative à la qualité de l'air des valeurs limites plus strictes pour ces particules, comme l'a recommandé l'OMS;
3. exhorte les États membres à accorder la priorité à la mise en œuvre de mesures et de politiques coordonnées à tous les niveaux et dans tous les secteurs pour améliorer la qualité de l'air dans les villes et les zones urbaines, afin de répondre à l'objectif ultime de faire reculer les décès prématurés et les maladies résultant de l'exposition aux polluants atmosphériques, compte tenu des incidences des polluants sur le climat et les écosystèmes; rappelle que la pollution atmosphérique ainsi que les maladies et la mortalité qui lui sont associées représentent un coût important pour le domaine social et le secteur de la santé, et qu'elles font, de ce fait, peser une charge considérable sur les budgets publics dans toute l'Union; invite instamment les États membres à s'assurer que les mesures destinées à améliorer la qualité de l'air dans les zones urbaines ne produisent pas d'incidences négatives sur la qualité de l'air dans les zones périphériques comme les zones périurbaines et les agglomérations à proximité;

4. souligne, une fois de plus, que la pollution de l'air revêt une dimension locale, régionale, nationale et transfrontalière et qu'elle requiert l'adoption de mesures à tous les niveaux de pouvoir; demande par conséquent que soit renforcée l'approche fondée sur la gouvernance à plusieurs niveaux, dans le cadre de laquelle tous les acteurs prendront leurs responsabilités et adopteront les mesures qui peuvent et doivent l'être à leurs niveaux; estime, de même, que l'élaboration des politiques au sein de la Commission devrait être plus concertée, avec la participation de toutes les directions générales concernées; déplore que les objectifs de la DG Environnement, bien que compétente en matière de pollution de l'air, soient souvent mis à mal par des politiques et des intérêts provenant d'autres services;
5. invite les autorités compétentes des États membres à adopter une approche exhaustive et globale quant à la pollution de l'air, notamment la pollution de l'air intérieur, qui prenne en considération les différents domaines concernés et touchés, comme les systèmes de culture et de production alimentaire, la protection de la nature, le changement climatique, l'efficacité énergétique, la mobilité et la planification urbaine, et à donner la priorité aux approches d'atténuation de la pollution qui présentent également des bénéfices dans d'autres domaines; demande instamment aux autorités compétentes de mettre au point des plans d'action pour un air pur comprenant des mesures crédibles qui tiennent compte de toutes les sources de pollution atmosphérique et de tous les secteurs de l'économie; encourage les villes et les autorités compétentes à entamer un travail à tous les niveaux dans l'optique d'une convention de l'air pur pour tous;
6. soutient la poursuite des «dialogues sur l'air pur» organisés entre la Commission et les États membres, qui devraient se pencher sur toutes les lacunes de mise en œuvre en s'appuyant sur une approche globale;
7. estime que les plans relatifs à la qualité de l'air pour les zones et les agglomérations où la qualité de l'air est mauvaise du fait de la persistance de niveaux de polluants au-dessus des valeurs limites fixées à l'échelle de l'Union devraient prévoir la suppression des dépassements dans les meilleurs délais, comme exigé par la directive 2008/50/CE et clairement confirmé dans la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne<sup>11,12</sup>;
8. souligne la nécessité d'une approche globale de la pollution atmosphérique dans les villes européennes qui tiennent compte des nombreuses sources de ce type de pollution; invite la Commission à effectuer une révision ambitieuse de la directive sur la qualité de l'air ambiant, en vue du respect des dernières valeurs limites et valeurs cibles dans le cas des PM, SO<sub>2</sub> et O<sub>3</sub> fixées par l'OMS et de la définition d'une valeur de courte durée pour les PM<sub>2,5</sub>, à proposer des mesures efficaces permettant aux États membres de se conformer à la directive 2008/50/CE, à accorder la priorité à l'évaluation des mesures adoptées par les États membres dans la perspective d'améliorer la qualité de l'air dans le cadre de ses procédures d'infraction, et à intensifier ses efforts pour vérifier le respect de la réglementation au niveau national, notamment des normes relatives à la procédure d'essai des émissions en conditions de conduite réelles telles que visées par le règlement

---

<sup>11</sup> Arrêt du 5 avril 2017, Commission/Bulgarie, C-488/15, ECLI:EU:C:2017:267.

<sup>12</sup> Arrêt du 22 février 2018, Commission/Pologne, C-336/16, ECLI:EU:C:2018:94.

(UE) 2017/1151 de la Commission sur la réception par type des véhicules <sup>13</sup>;

9. déplore le mécanisme de flexibilité prévu à l'article 5 de la directive (UE) 2016/2284; souligne qu'en 2018, onze États membres ont demandé l'ajustement de leurs plafonds d'émissions nationaux; demande à la Commission de limiter l'octroi d'ajustements de l'inventaire des émissions au strict minimum et de prendre en compte le fait que les États membres aient ou non pris des mesures pour compenser d'éventuelles émissions imprévisibles dans certains secteurs avant de demander un ajustement de l'inventaire des émissions;
10. déplore que les critères de localisation des points de prélèvement destinés à mesurer les polluants conformément à la directive 2008/50/CE laissent une certaine marge de manœuvre aux États membres et risquent de ne pas permettre la réalisation de l'objectif de représentativité; invite la Commission à analyser les incidences de cette marge de manœuvre sur la comparabilité des échantillons et ses conséquences directes;
11. invite la Commission à tenir compte, dans ses politiques et ses programmes de coopération avec les pays tiers situés aux frontières extérieures de l'Union, de la pollution atmosphérique transfrontalière qui provient de ces pays et du fait que les politiques et programmes de coopération de l'Union avec ces pays peuvent avoir une incidence sur l'amélioration de la qualité de l'air, ainsi qu'à axer en priorité ses programmes d'aides sur la lutte contre les causes de cette pollution;
12. attire l'attention sur le fait que, d'après l'OMS, la mauvaise qualité de l'air influe sur des facteurs déterminants pour la santé sur le plan social ou environnemental, tels que l'eau potable et la nourriture en quantités suffisantes;
13. rappelle le lien entre la pollution de l'air et les inégalités, sachant que l'exposition est en général plus élevée pour les composantes de la société les plus vulnérables; encourage les États membres à faire des efforts pour prévenir l'accumulation d'obstacles environnementaux, sociodémographiques et économiques, y compris en prenant des mesures pour limiter la pollution dans les endroits les plus vulnérables, tels que les structures à caractère médical, éducatif et social, ainsi que les centres-villes et les villes;
14. se déclare préoccupé par le nombre croissant de preuves scientifiques qui montrent les incidences de la pollution atmosphérique liée au trafic sur la performance et le développement cognitifs des enfants ainsi que d'autres composantes de la population;
15. rappelle que l'application uniforme ainsi que l'actualisation des meilleures techniques disponibles (MTD) qui régissent la libération dans l'air des polluants atmosphériques revêtent une importance capitale pour garantir le maintien d'un niveau de protection de l'environnement approprié au sein de l'Union;

### ***Transports***

16. rappelle que faire reculer la pollution de l'air et réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dans le

---

<sup>13</sup> Règlement (CE) n° 2017/1151 de la Commission du 1<sup>er</sup> juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, JO L 175 du 7.7.2017, p. 1.

secteur des transports sont des enjeux étroitement liés dans les zones urbaines, que les voitures, les camionnettes et les bus à émissions nulles ou à faibles émissions sont essentiels pour mettre à disposition de tous les citoyens des moyens de transports écologiques, économes en énergie et abordables, et que l'accélération du développement d'un marché de masse pour ces véhicules en élargissant leur offre au sein de l'Union est primordial pour faire baisser les prix au profit des consommateurs, des opérateurs de flotte, des autorités responsables des marchés publics et de la société européenne dans son ensemble;

17. souligne qu'il est essentiel d'encourager le marché des véhicules électriques et d'émettre des recommandations d'orientation à l'intention des États membres pour les encourager à mettre en œuvre des incitations fiscales pour les véhicules à émissions nulles et à faibles émissions; souligne que la disponibilité et l'accessibilité des infrastructures de recharge dans les bâtiments privés et publics, conformément à la directive sur la performance énergétique des bâtiments<sup>14</sup>, ainsi que la compétitivité des véhicules électriques sont essentielles pour accroître l'adhésion des consommateurs; souligne qu'il importe de veiller à ce que l'électricité générée pour les véhicules électriques provienne de sources d'énergie durables; appelle de ses vœux, à cet égard, une initiative européenne à long terme en faveur des batteries de nouvelle génération;
18. rappelle les résultats positifs qui ont été enregistrés en ce qui concerne les diverses mesures mises en œuvre dans les États membres pour restreindre l'accès des voitures particulières aux centres urbains, investir dans les transports publics et faciliter l'accès à d'autres formes de transport comme les bicyclettes;
19. souligne que la promotion de modes de transport actifs, tels que le vélo et la marche, revêt une importance cruciale pour l'amélioration de la qualité de l'air étant donné qu'ils réduisent la forte dépendance à l'égard des voitures particulières dans les villes et les zones urbaines; estime que les modes de transport actifs devraient dès lors être soutenus par une infrastructure extensive de grande qualité, complétée par des transports publics fiables au niveau des villes et des régions, et encouragée par l'aménagement du territoire;
20. précise en outre que les trajets quotidiens se faisant généralement sur de très courtes distances, il est crucial de prévoir des infrastructures destinées à la valorisation des mobilités douces (vélo, marche, etc.) afin d'offrir aux citoyens une solution de recharge au transport routier;
21. rappelle qu'il est essentiel, pour la réduction de la pollution atmosphérique, d'encourager les camions à émissions faibles ou nulles et de stimuler le marché et leur utilisation;
22. souligne, une fois de plus, l'importance des plans de mobilité urbaine durable à long terme et encourage les États membres à élaborer de tels plans qui accordent la priorité aux modes de transport public à émissions nulles ou faibles, afin de réduire la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie; soutient la création de zones de circulation et de plateformes intermodales dans

---

<sup>14</sup> Directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments, JO L 153 du 18.6.2010, p. 13.

lesquelles le transport public serait prioritaire; souligne que des informations claires et facilement accessibles sur les systèmes urbains et régionaux de régulation de l'accès des véhicules sont nécessaires et invite la Commission à soutenir le développement d'un outil d'information numérique européen;

23. invite la Commission à renforcer la coopération multiniveaux en cours avec les États membres et les villes européennes dans le cadre du programme urbain pour l'Union, en vue de finaliser son plan d'action 2018 en faveur de la mobilité urbaine<sup>15</sup>, qui devrait définir des méthodes claires de lutte contre la pollution atmosphérique au niveau municipal, et de renouveler le soutien apporté à l'observatoire de mobilité urbaine (ELTIS)<sup>16</sup>, qui diffuse des informations utiles sur les possibilités de financement, des études de cas et des bonnes pratiques visant à améliorer la qualité de l'air grâce à l'adoption de meilleures solutions de mobilité urbaine;
24. préconise l'utilisation accrue des technologies numériques dans la mise en œuvre du principe du «pollueur-payeur», comme le péage électronique et les tickets électroniques fondés sur la performance environnementale des véhicules; souligne qu'un cadre harmonisé pour les systèmes de péage doit tenir compte des émissions de gaz à effet de serre et de polluants en ce qui concerne la performance environnementale afin d'émettre des signaux clairs et équilibrés en faveur du développement de nouveaux véhicules; met cependant l'accent sur le fait que ces règles doivent être claires et transparentes pour les usagers de la route; souligne les effets bénéfiques pour l'environnement et la sécurité des solutions en matière de mobilité connectée et de transport automatisé dans les zones urbaines, comme l'optimisation des flux de circulation et la réduction de la circulation grâce à la recherche de places de stationnement par les véhicules; invite la Commission et les États membres à soutenir les efforts des villes pour adapter la technologie nécessaire;
25. souligne que les marchés publics écologiques, grâce à l'achat de véhicules à émissions nulles et faibles par les autorités publiques pour leurs propres flottes ou pour des programmes de covoiturage (semi-) publics, sont essentiels pour la décarbonisation du transport routier ainsi que pour l'amélioration de la qualité de l'air en Europe;
26. salue l'engagement pris par plusieurs villes européennes de nettoyer leur flotte de transports publics en fixant des exigences pour les marchés publics relatifs aux autobus et invite les autres villes à suivre l'exemple donné par certains membres européens<sup>17</sup> du réseau de villes C40, qui ont signé la «Fossil Fuel Free Streets Declaration» (déclaration pour des rues sans carburants fossiles)<sup>18</sup> et se sont ainsi engagés à n'acheter que des bus électriques d'ici à 2025 ainsi qu'à assurer la création de vastes zones urbaines à émissions nulles d'ici à 2030;
27. souligne que les écarts entre les chiffres officiels d'émissions fournis lors de la réception par type et le taux réel d'émission de NO<sub>x</sub> au niveau mondial des voitures

---

<sup>15</sup> [https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/pum\\_draft\\_action\\_plan.pdf](https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/pum_draft_action_plan.pdf)

<sup>16</sup> <http://www.eltis.org>

<sup>17</sup> Notamment Paris, Londres, Barcelone, Heidelberg, Milan, Rome, Rotterdam, Varsovie, Birmingham, Oxford et Manchester (au 8 octobre 2018).

<sup>18</sup> [https://c40-production-images.s3.amazonaws.com/other\\_uploads/images/1579\\_3\\_FFFS\\_declaration\\_FINAL.original.pdf?1535129747](https://c40-production-images.s3.amazonaws.com/other_uploads/images/1579_3_FFFS_declaration_FINAL.original.pdf?1535129747)



- Euro 3 à 6 sont les principales raisons des retards dans l'amélioration de la qualité de l'air dans les villes et les zones urbaines et portent gravement atteinte aux plans et aux mesures conçus à l'échelle locale pour limiter l'accès des véhicules les plus polluants;
28. relève que la technologie permet actuellement de respecter les normes Euro 6 relatives aux émissions d'oxyde d'azote pour les véhicules à moteur diesel, y compris en ce qui concerne les conditions de conduite réelles et sans avoir des répercussions négatives sur les émissions de CO<sub>2</sub>;
  29. demande à la Commission de poursuivre la réduction des émissions de NO<sub>x</sub> des parcs de voitures de l'Union en réexaminant le facteur de conformité chaque année, tel que prévu par le deuxième paquet RDE, en fonction des évolutions technologiques, afin de le ramener à 1 dans les meilleurs délais et d'ici 2021 au plus tard;
  30. invite la Commission à exercer ses pouvoirs délégués au sens de la directive 2014/45/UE relatifs au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques<sup>19</sup> pour mettre à jour la procédure d'essai de sorte que tous les États membres doivent tester la conformité en service des véhicules avec les normes en matière d'émission de NO<sub>x</sub> dans le cadre du contrôle technique périodique;
  31. invite la Commission à proposer une norme post-Euro 6 qui soit neutre du point de vue du carburant, de la technologie et de l'application et alignée, au minimum, avec les normes de NO<sub>x</sub> en vigueur en Californie et aux États-Unis (Tier 3 et LEV III), ainsi qu'avec leurs exigences en matière de conformité en service et de durabilité;
  32. invite la Commission à poursuivre ses travaux sur l'amélioration de la performance des systèmes portables de mesure des émissions (PEMS) afin d'en améliorer la précision et d'en réduire la marge d'erreur; estime que pour les particules, la technologie PEMS doit pouvoir détecter les particules qui sont d'une taille inférieure à 23 nanomètres et qui sont les plus dangereuses pour la santé publique;
  33. condamne fermement les expériences commandées par le groupe européen de recherche sur l'environnement et la santé dans le secteur des transports (EUGT) et réalisées entre 2014 et 2015 sur des êtres humains et des singes pour tenter de montrer que les gaz d'échappement des moteurs diesel de véhicules neufs ne constituent pas une menace pour la santé;
  34. demande à la Commission et aux États membres de veiller à ce que les expériences de ce type, abominables sur le plan éthique et injustifiables à tous les égards, ne soient jamais reproduites sur le territoire de l'Union;
  35. invite la Commission à envisager l'introduction de normes pour lutter contre les émissions non liées à l'échappement des véhicules;
  36. demande à la Commission de s'attaquer aux émissions des engins de chantier au-delà du règlement sur les engins mobiles non routiers<sup>20</sup> en réalisant une analyse d'impact sur le

---

<sup>19</sup> JO L 127 du 29.4.2014, p. 51.

<sup>20</sup> Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, JO L 252 du 16.9.2016, p. 53.

potentiel des engins de construction à émissions nulles dans la réduction des niveaux de pollution atmosphérique et sonore et, en outre, sur leur éventuelle inclusion dans les révisions futures de la législation pertinente de l'Union;

### *Agriculture*

37. prend acte de la responsabilité des systèmes alimentaires et agricoles actuels dans les émissions excessives d'ammoniac (NH<sub>3</sub>), de protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O) et de méthane (CH<sub>4</sub>), et du fait que 94 % des émissions d'ammoniac et 40 % des émissions de méthane proviennent d'activités agricoles;
38. souligne que l'agriculture est la troisième source principale d'émissions primaires de PM<sub>10</sub> dans l'Union, comme l'indique l'Agence européenne pour l'environnement;
39. rappelle les conclusions de l'Agence européenne pour l'environnement, qui déclarait en 2017 que les émissions de NH<sub>3</sub> issues de l'agriculture contribuaient aux épisodes de concentrations élevées de particules relevées dans toute l'Europe chaque année au printemps et ajoutait que les émissions de NH<sub>3</sub> ont une incidence négative à court terme et à long terme sur la santé;
40. attire l'attention sur le fait que dans les zones urbaines, les émissions d'ammoniac sont responsables de près de 50 % des répercussions de la pollution de l'air sur la santé, étant donné que l'ammoniac est un précurseur des particules; invite la Commission et les États membres à tirer parti de la réforme de la politique agricole commune de l'Union pour lutter contre la pollution atmosphérique en provenance du secteur agricole;
41. invite les colégislateurs à inclure dans la future PAC des mesures permettant aux agriculteurs de réduire les émissions globales de polluants atmosphériques du secteur agricole au profit de tous les citoyens de l'Union;
42. souligne l'ampleur croissante des données scientifiques sur les effets néfastes pour la santé et l'environnement causés par l'élevage intensif, tant en Europe que dans le reste du monde;
43. rappelle que les émissions de méthane provenant de l'agriculture sont un précurseur important de l'ozone troposphérique, qui a des effets néfastes sur la santé humaine, et que 98 % de la population urbaine de l'Union est exposée à des taux d'ozone qui dépassent les valeurs guides de l'OMS;
44. souligne que les émissions de méthane ne sont pas réglementées par la législation de l'Union relative à la pollution atmosphérique et ne sont pas explicitement réglementées par la politique européenne sur le climat;
45. souligne que les coûts de la lutte contre la pollution atmosphérique en Europe sont nettement plus faibles dans le secteur agricole que dans d'autres secteurs où des contrôles d'émissions plus stricts ont déjà été mis en œuvre;
46. estime que le financement futur de la PAC devrait être lié à des mesures obligatoires de réduction de la pollution de l'air;

## ***Énergie***

47. rappelle que le secteur de la production et de la distribution d'énergie est responsable de plus de la moitié des émissions d'oxyde de soufre (SO<sub>x</sub>) et d'un cinquième de celles d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) dans les 33 pays membres de l'Agence européenne pour l'environnement;
48. souligne la contribution importante des centrales au charbon et au lignite dans l'Union européenne et souligne que 62 % des émissions de mercure provenant de l'industrie de l'Union proviennent de centrales électriques au charbon;
49. rappelle que le mercure est une neurotoxine dangereuse, néfaste pour le système nerveux dès un niveau d'exposition encore relativement faible;
50. salue les engagements pris par au moins dix États membres de l'Union de supprimer progressivement le charbon; invite les autres États membres de l'Union à supprimer progressivement le charbon en tant que source d'énergie d'ici 2030 au plus tard;
51. reconnaît le rôle important des réseaux urbains de chaleur dans la réduction des émissions et souligne que des installations de chauffage urbaines bien développées constituent l'un des facteurs clés pouvant limiter la pollution atmosphérique; encourage les États membres qui ne sont pas équipés de chauffage urbain à examiner les avantages que présente l'introduction de ce système;
52. invite la Commission et les États membres à favoriser l'adoption de solutions efficaces en matière de chauffage domestique fondées sur les énergies renouvelables afin de contribuer à la réduction des émissions de polluants atmosphériques par les ménages dans l'ensemble de l'Union;

## ***Pollution de l'air intérieur***

53. souligne que les individus passent près de 90 % de leur temps à l'intérieur, où l'air peut être bien plus pollué qu'à l'extérieur;
54. rappelle que la mauvaise qualité de l'air intérieur est responsable de 10 % des maladies non transmissibles dans le monde et que la mauvaise qualité de l'air intérieur dans les bureaux cause également une baisse de la productivité; invite instamment la Commission à définir des normes d'essai harmonisées afin de mesurer la pollution de l'air dans les environnements intérieurs;
55. considère que la certification obligatoire de la qualité de l'air intérieur devrait s'appliquer à tous les bâtiments nouveaux ou rénovés de l'Union et devrait prendre en compte les indicateurs de performance et les méthodes d'essai existantes qui se basent sur la norme EN 16798-1 ainsi que sur les valeurs guides de l'OMS pour la qualité de l'air intérieur;
56. invite instamment les États membres et la Commission à adopter et à mettre en œuvre des mesures de lutte contre la pollution atmosphérique à la source, en tenant compte des différences entre les sources de pollution de l'air intérieur et extérieur;

### *Sciences de la pollution atmosphérique, surveillance et recherche*

57. reconnaît la complexité de la science de la pollution atmosphérique et les incertitudes qui y sont inhérentes, et encourage donc le recours à différentes formes de connaissances, y compris la science citoyenne<sup>21</sup>, dans le suivi de la qualité de l'air et dans l'évaluation des politiques; souligne l'importance d'améliorer la sensibilisation et l'information du public en associant les citoyens aux questions relatives à la qualité de l'air;
58. demande aux États membres d'assurer des mesures et un suivi adaptés, représentatifs, précis et continus de la qualité de l'air; rappelle l'importance de l'implantation de stations utilisées dans les principales agglomérations urbaines faisant face à des problèmes de qualité de l'air, en gardant à l'esprit qu'une mauvaise implantation empêche le suivi adéquat des risques de santé publique;
59. invite les États membres à mettre en place des comités indépendants sur la qualité de l'air chargés de mener des analyses sur le niveau de qualité de l'air et d'évaluer l'adéquation des mesures prises; considère que ces analyses devraient être menées mensuellement au niveau local, puis être publiées;
60. estime que davantage de recherche sur les effets des particules plus fines sur la santé sont nécessaires, y compris sur les PM<sub>1</sub> et les particules ultrafines;

### *Considérations financières*

61. invite instamment les États membres à retirer toute sorte de mesures d'incitation fiscale, d'avantages fiscaux ou de transferts budgétaires favorisant directement ou indirectement les moyens de transport à fortes émissions dans le respect du principe des conditions équitables;
62. rappelle le principe de l'utilisation des recettes en ce qui concerne les péages routiers et plaide pour qu'une part des recettes tirées de l'utilisation des infrastructures routières soit allouée, s'il y a lieu, à des mesures d'amélioration durables de la qualité de l'air dans les villes;
63. attire l'attention sur la nécessité de soutenir les régions touchées par la transformation énergétique, en particulier les régions minières, car ce sont généralement des régions défavorisées souvent caractérisées par des niveaux élevés de substances nocives dans l'air;
64. demande l'élimination progressive des subventions en faveur des combustibles fossiles;
65. invite les États membres à augmenter les fonds affectés à la recherche sur l'impact de la qualité de l'air sur la santé publique, la société et l'économie, notamment à l'estimation des effets externes qui s'y rapportent, et les fonds affectés à la recherche portant sur des stratégies de mesure plus complètes, capables de détecter l'exposition à la pollution atmosphérique en prenant en compte les trajectoires démographiques dans le temps et dans l'espace; encourage la Commission et les États membres à fournir aux villes et aux

---

<sup>21</sup> [http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/multimedia/citizen\\_science\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/multimedia/citizen_science_en.htm)

communes des ressources suffisantes pour lutter contre la pollution atmosphérique;

o

o o

66. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.