

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

PROVISOIRE
2006/2060(INI)

3.4.2006

PROJET DE RAPPORT

sur la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique
(2006/2060(INI))

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité
alimentaire

Rapporteur: Dorette Corbey

SOMMAIRE

	Page
PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN	3
EXPOSÉ DES MOTIFS	8

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique (2006/2060(INI))

Le Parlement européen,

- vu la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique (COM(2005)0446),
 - vu le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement (PAE)¹,
 - vu la stratégie de Lisbonne (conclusions du Conseil européen de Barcelone des 15 et 16 mars 2002),
 - vu la communication de la Commission sur le programme "Air pur pour l'Europe" (CAFE): vers une stratégie thématique de la qualité de l'air (COM(2001)0245),
 - vu l'analyse de l'impact sur la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique et sur la directive relative à la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (EI) (SEC(2005)1133),
 - vu les aspects de la pollution atmosphérique liés à la santé - résultats du projet de l'OMS "Examen systématique des aspects de la pollution atmosphérique liés à la santé" en Europe²,
 - vu la communication de l'Institut pour la politique environnementale européenne (IEEP)³,
 - vu la directive 96/62/CE⁴ ainsi que ses directives-filles, et la proposition de la Commission relative à une nouvelle directive sur la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (COM(2005)0447),
 - vu la directive relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution (PRIP)⁵,
 - vu les conclusions du Conseil européen de l'environnement, du 9 mars 2006,
 - vu l'article 45 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire et l'avis de la commission du développement régional (A6-0000/2006),
- A. considérant que la pollution atmosphérique est une cause majeure de décès et de maladies en Europe et abrège l'espérance de vie de chaque individu de plus de huit mois en moyenne; considérant que les enfants, les personnes âgées, les personnes souffrant de maladies respiratoires et cardio-vasculaires et celles qui vivent dans des zones très exposées, comme des zones urbaines (villes) et à proximité de grands axes routiers, voient

¹ JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

² (<http://www.euro.who.int/document/E83080.pdf>)

³ http://www.europarl.eu.int/comparl/envi/default_en.htm

⁴ JO L 296 du 21.11.1996, p. 55.

⁵ JO L 257 du 10.10.1996, p. 26.

leur santé particulièrement menacée,

- B. considérant que les particules PM 2,5 et l'ozone troposphérique sont les polluants causant le plus de problèmes de santé,
- C. considérant que 55 % des écosystèmes européens sont endommagés par la pollution atmosphérique,
- D. considérant que la pollution atmosphérique se produit dans tous les États membres et constitue un problème transfrontalier, puisque les particules et d'autres polluants franchissent plusieurs centaines de kilomètres, raison pour laquelle une solution européenne est nécessaire,
- E. considérant que l'article 7 du sixième PAE stipule que l'un de ses objectifs est d'atteindre "des niveaux de qualité de l'air exempts d'incidences négatives et de risques notables en termes de santé humaine et d'environnement",
- F. considérant que la Commission a présenté, dans son analyse de l'impact (AI), trois scénarios (A, B et C) reflétant divers degrés d'ambition ainsi qu'un scénario de réduction maximale techniquement faisable,
- G. considérant que l'AI démontre que la majorité des citoyens européens est favorable à une politique européenne visant à améliorer la qualité de l'air à un degré d'ambition analogue au scénario C, mais que la Commission, dans sa stratégie, a opté pour un degré d'ambition plus bas, que l'on peut qualifier de A+,
- H. considérant que les coûts de la réduction des niveaux de pollution atmosphérique sont inférieurs, dans tous les scénarios, aux bénéfices financiers; considérant qu'aucun des scénarios ne sape la position concurrentielle globale de l'UE et qu'un scénario ambitieux débouche sur la création d'emplois,
- I. considérant que l'analyse coûts/bénéfices figurant dans l'AI est fiable et équilibrée, comme le confirme la communication de l'IEEP; considérant cependant que le volume estimé des avantages découlant de la mise en œuvre de la stratégie est plutôt faible, les analyses des avantages pour la santé étant conservatrices et les avantages environnementaux n'ayant pas été inclus; considérant, du point de vue des coûts, que le potentiel de mesures permettant de réaliser des économies substantielles dans le secteur des transports maritimes n'a pas été inclus,
- J. considérant que, selon l'AI, le scénario optimal - où les coûts marginaux sont égaux aux avantages marginaux - se situe entre les scénarios B et C,
- K. considérant que le groupe de travail CAFE sur les PM a observé que des risques pour la santé liés aux PM 2,5 surviennent à des concentrations inférieures à $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ et qu'une valeur limite ne devrait pas dépasser $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$,
- L. considérant, comme l'a souligné l'IEEP, que la valeur PM 2,5 de $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ proposée par la Commission ne comporte pas de critères plus rigoureux pour les États membres concernant les PM, mais assouplit au contraire les obligations en autorisant des dérogations,

- M. considérant que l'amélioration de la qualité de l'air profite à la société dans son ensemble, tandis que les coûts sont générés par des secteurs spécifiques; considérant que, pour cette raison, il convient de trouver des solutions permettant d'assumer ces coûts lorsque l'application du principe du "pollueur-payeur" débouche sur des coûts inacceptables pour un secteur spécifique,
- N. considérant que les dispositions du marché intérieur entravent parfois la réalisation d'objectifs et de valeurs limites de protection de l'environnement dans l'UE,
- O. considérant que de nombreux États membres ne respectent pas les valeurs limites découlant de l'actuelle législation en matière de qualité de l'air, la majorité des problèmes concernant les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne, l'Italie septentrionale, la Pologne et les grandes agglomérations; considérant que les mesures adoptées jusqu'à présent concernant les sources de pollution sont insuffisantes pour atteindre les valeurs limites,
- P. considérant indispensable la mise en place d'une stratégie comportant des objectifs ambitieux se traduisant par des valeurs limites ambitieuses pour les polluants, ainsi que des mesures axées sur les sources de pollution, afin de permettre aux États membres de réaliser des normes de qualité de l'air tout en accordant un délai supplémentaire aux États membres ayant arrêté toutes les mesures faisables, mais toujours confrontés à des problèmes au niveau du respect des valeurs limites,

Définir le degré d'ambition approprié pour s'attaquer à la pollution atmosphérique

1. accueille favorablement la stratégie thématique de la Commission sur la pollution atmosphérique, qui souligne le fait que la pollution atmosphérique constitue un problème sérieux du point de vue de la santé et de l'environnement;
2. demande l'élaboration d'une stratégie comportant des objectifs de réduction plus ambitieux correspondant au scénario C en ce qui concerne les COV, les PM 2,5 et le NO_x, qui déboucherait sur des avantages accrus en matière de santé et d'emploi tout en préservant une approche équilibrée entre les coûts et les avantages; appelle à des réductions telles qu'esquissées dans le tableau ci-après:

	2020 Législation actuelle	2020 STPA ⁶	2020 Objectifs du PE et scénarios correspondants
SO ₂	68%	82%	82% (B)
NO _x	49%	60%	65% (C)
VOC	45%	51%	55% (C)
NH ₃	4%	27%	27% (A+)
PM 2,5	45%	59%	61% (C)

⁶ Stratégie thématique sur la pollution atmosphérique.

Coûts totaux		7,1 extra	+/- 11 extra
--------------	--	-----------	--------------

3. est favorable à l'introduction d'une valeur limite annuelle de PM 10 à 30 µg/m³ en 2010 et appuie la proposition de la Commission d'introduire un plafond de concentration pour les PM 2,5, la part de PM 2,5 dans les PM 10 étant la plus nocive pour la santé; souhaite l'introduction, en 2010, d'un plafond annuel de 20 µg/m³ pour les PM 2,5; convient qu'il doit être possible d'accorder un délai plus long pour atteindre le plafond aux États membres qui sont en mesure de démontrer qu'ils ont pris toutes les mesures faisables;
4. soutient la proposition de la Commission d'introduire un objectif intermédiaire uniforme de réduction de 20 % pour les PM 2,5 en 2020 par rapport à l'index d'exposition moyen de 2010; demande cependant une réduction de ce pourcentage pour les États membres ayant déjà concrétisé de faibles niveaux d'exposition;
5. appelle de ses vœux l'introduction d'alertes smog en cas de niveau élevé de smog et l'incitation, pour la population, de ne pas utiliser les feux ouverts et de réduire l'utilisation de l'automobile en cette période;

Mesures sectorielles

6. invite la Commission et les États membres à prendre le plus rapidement possible les mesures visant à réduire les émissions dans les divers secteurs contribuant à la pollution atmosphérique;
7. invite les États membres à arrêter des mesures permettant de réduire les émissions du secteur des transports maritimes, y compris l'introduction de la fourniture d'électricité à partir du quai et d'incitations économiques aboutissant à des moteurs plus propres (par exemple, réduction des taxes portuaires pour les bateaux propres); demande à la Commission de proposer une action coordonnée visant à mettre en place des conditions de concurrence équitables, de revoir les normes applicables aux carburants des navires et d'insister sur l'action à entreprendre au sein de l'OMI; est convaincu de la nécessité d'un meilleur équilibre entre le coût de la réduction des émissions des navires et de celle des émissions des véhicules terrestres;
8. observe qu'alors que l'agriculture représente l'une des principales sources de la pollution atmosphérique, ce secteur est soumis à peu d'obligations visant à réduire les émissions; demande aux États membres de lutter contre la pollution atmosphérique découlant de l'élevage, de l'utilisation d'engrais et d'équipements chauffant les serres, et d'avoir recours aux subventions agricoles pour aborder le problème de l'ammoniac; souhaite que soient mis à jour les objectifs de réduction d'ammoniac dans le contexte du réexamen de la PAC; invite la Commission à inclure l'agriculture intensive dans la directive sur la PRIP;
9. invite la Commission à proposer, dans les meilleurs délais, des mesures visant à réduire les émissions de sources industrielles, y compris une révision de la directive sur la PRIP, qui devraient récompenser de manière plus efficace l'innovation et inclure les petites installations de combustion dont la capacité est inférieure à 50 MWh;

10. demande à la Commission de proposer, dans les meilleurs délais, des mesures visant à réduire les émissions de sources domestiques, y compris des normes pour les équipements de chauffage; invite les États membres à mettre en place des mesures et des programmes permettant de réduire les émissions de sources domestiques, telles que les feux ouverts;
11. demande instamment à la Commission de proposer, dans les meilleurs délais, les normes Euro VI pour les poids lourds et à indiquer également ce que seront probablement les normes Euro VII, afin de permettre aux États membres de réaliser leurs objectifs en matière de qualité de l'air; demande à la Commission d'élaborer dès à présent des normes Euro VI ambitieuses pour les voitures particulières; invite les États membres à prendre les mesures nécessaires pour supprimer progressivement les véhicules polluants anciens ou, le cas échéant, à les inciter à être mis à niveau;
12. invite les États membres à revoir les systèmes de transport locaux et à rechercher des solutions innovatrices visant à minimiser l'emploi des voitures au cœur des villes; est persuadé que le zonage environnemental, qui dissuade les voitures les plus polluantes de pénétrer au cœur des villes, constitue une incitation forte pour moderniser le parc automobile; souligne que les autorités locales peuvent fortement encourager l'innovation en acquérant des voitures propres (EEV, Euro 6 et VI) pour le parc automobile public et semi-public;
13. invite la Commission à proposer des mesures s'attaquant à la pollution atmosphérique tout en garantissant, conformément à l'article 95, paragraphe 3, du traité CE, un niveau élevé de protection de l'environnement; invite la Commission à autoriser des dérogations à l'égard des dispositions du marché intérieur pour les États membres souhaitant arrêter des mesures allant au-delà des normes actuelles de l'UE; est persuadé que les États membres appliquant des normes plus strictes constituent un encouragement important pour l'innovation;

Amélioration du processus législatif

14. invite la Commission et le Conseil à parvenir à un accord interinstitutionnel avec le Parlement, dans lequel les trois institutions s'engagent en faveur des objectifs de réduction et de toutes les mesures communautaires décrites aux paragraphes 8 à 13 ci-dessus; est persuadé qu'un accord de ce type améliorerait la responsabilisation et, partant, le processus législatif;
15. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.

EXPOSÉ DES MOTIFS

L'air pur est essentiel pour la santé humaine. Les dommages que cause la pollution atmosphérique à la santé sont considérables. En Europe, la pollution atmosphérique coûte 3,6 millions d'années de vie, c'est-à-dire, en d'autres termes, que 360 000 personnes décèdent dix ans trop tôt. Outre les décès, l'air pollué génère également beaucoup de souffrances, par des maladies ou des fonctions pulmonaires atteintes. Les problèmes de santé ne frappent pas tous les individus de la même façon: les enfants, les personnes âgées, les personnes souffrant déjà de maladies pulmonaires et la population vivant dans des agglomérations urbaines ou près de grands axes routiers sont les plus vulnérables. La nature souffre également de la pollution atmosphérique. L'on estime que 55 % des écosystèmes européens sont frappés par un air pollué. Les conséquences en sont l'acidification des forêts, l'eutrophisation et la perte de la biodiversité. Ce sont avant tout l'oxyde d'azote, le dioxyde de soufre, l'ammoniac et l'ozone qui causent les problèmes. Les bâtiments subissent, eux aussi, la pollution atmosphérique.

La pollution atmosphérique est un problème transfrontières. Les substances polluantes peuvent parcourir des centaines, voire des milliers de kilomètres. Un pays tel que le Royaume-Uni émet un volume considérable d'émissions, mais en souffre relativement peu lui-même. En revanche, grâce aux vents soufflant fréquemment de l'Ouest, d'autres États membres subissent considérablement l'effet de ces émissions. Les Pays-Bas importent un volume important d'air pollué de la Belgique, de l'Allemagne et du Royaume-Uni, mais en exportent trois fois plus. Les pays scandinaves importent un volume relativement important d'air pollué.

Politique actuelle

Au cours des trente dernières années, la qualité de l'air a déjà été considérablement améliorée, notamment grâce à la réglementation de l'UE. Des normes de qualité de l'air ont été définies, grâce auxquelles l'émission de nombreuses substances polluantes a fortement reculé. Des directives européennes permettent d'éviter les émissions à leur source, qui sont par exemple de grandes installations de combustion, les voitures particulières et les poids lourds. Le respect des normes de qualité de l'air n'est pas intégral: des problèmes sérieux subsistent encore, surtout autour des grandes agglomérations urbaines. Selon une analyse effectuée par l'Agence européenne pour l'environnement, plus de 50 % des habitants des villes européennes subissent chaque année plus de 35 violations des plafonds journaliers (Situation et perspectives 2005, p. 268). Mais les mauvaises nouvelles ne s'arrêtent pas là: malheureusement, même les règles existantes ne vont pas encore assez loin pour résoudre le problème et réaliser l'objectif énoncé dans le sixième PAE, à savoir atteindre "*des niveaux de qualité de l'air exempts d'incidences négatives et de risques notables en termes de santé humaine et d'environnement*". Une stratégie convaincante est dès lors indispensable, qui accorde la priorité à la santé, mais comble également les lacunes dans la politique actuelle et résout les problèmes posés par le respect de la législation.

La stratégie thématique

La stratégie thématique repose sur une vaste analyse de l'impact. Les points de départ sont trois scénarios (A, B et C) et la réduction maximale techniquement faisable (Maximum Technically Feasible Reduction - MTFR). Les paramètres suivants concernant l'analyse de l'impact sont importants:

* tous les scénarios, y compris le MTFR, sont efficaces du point de vue coût, c'est-à-dire

- * que les avantages en matière de protection de la santé sont supérieurs aux coûts;
- * tous les scénarios sont plus ou moins neutres par rapport à l'emploi et à la compétitivité. S'agissant du scénario C, il importe de noter que tous les secteurs enregistrent une croissance de l'emploi, sauf l'agriculture. La perte considérable d'emplois dans l'agriculture (73 000) annihile largement les avantages acquis dans d'autres secteurs;
- * d'aucuns estiment que le coût de la réalisation des divers scénarios fait l'objet d'une évaluation trop basse; le secteur automobile notamment prétend parvenir en réalité à des coûts plus élevés. En regard, il convient de préciser que le coût de la réduction des émissions des transports terrestres peut être réduit si le secteur des transports maritimes réduit également ses émissions (qui n'ont pas été incluses dans le calcul des coûts). En outre, les coûts peuvent encore baisser parce que celui des mesures devant être prises pour respecter les obligations post-Kyoto (qui restent à définir) n'a pas encore été calculé;
- * les avantages ont été calculés à un niveau relativement bas, parce que seule la santé a fait partie du calcul, sachant qu'il convient de noter qu'une vie humaine européenne est évaluée à un niveau de calcul beaucoup plus bas qu'aux États-Unis. Les avantages pour l'environnement, les dommages moindres pour les cultures agricoles (évalués à 0,3 milliard par an) et les dommages moindres pour les bâtiments n'ont pas fait partie du calcul. De la sorte, le rapport entre les coûts et les avantages est en réalité encore plus favorable;
- * il va de soi que les coûts marginaux et les avantages marginaux sont importants. L'analyse de l'impact évalue que le scénario optimal se situe quelque part entre B et C, sachant que l'on part d'une évaluation basse des avantages pour la santé;
- * l'IEEP a porté un jugement sur l'analyse de l'impact et conclu que les chiffres et les évaluations sont fiables.

Observations

L'ambition que prône la Commission européenne se situe entre les scénarios A et B. Le coût total de ce scénario A+ s'élève à 7,1 milliards d'euros, les avantages à 42 milliards d'euros. Le scénario choisi ne se solde pas par des pertes d'emplois, ni par une influence négative sur la position concurrentielle de l'Europe dans le monde.

Après consultation de l'analyse d'impact et compte tenu de recommandations formulées par des experts en matière de santé, le rapporteur estime que le degré d'ambition choisi doit être plus élevé. La STPA se concentre trop sur les coûts et trop peu sur les avantages pour la santé ou sur le potentiel que peut proposer une approche plus ambitieuse. Dans le cadre de la stratégie de Lisbonne et de l'aspiration de l'UE à conquérir la première place en matière de compétitivité, il serait opportun d'appliquer au moins les normes de qualité de l'air qui sont en vigueur aux États-Unis. Pour les particules fines PM 2,5, les États-Unis appliquent un seuil de concentration de 15 mg, sachant cependant que la norme américaine repose sur des résultats de mesures datant de trois ans et que les mesures ne se sont pas toujours concentrées sur les points les plus critiques.

Comme le précise l'analyse de l'impact, le réservoir de nouveaux emplois existe bel et bien si l'on opte pour un scénario ambitieux et si l'UE opte résolument pour la santé. La qualité de l'air constitue un problème dans toutes les grandes villes du monde. La technique et l'innovation que développe l'Europe sont applicables dans d'autres parties de la planète.

La stratégie: ambitieuse, mais veillant à être applicable

Le rapporteur souhaite voir la lutte contre la pollution atmosphérique enregistrer rapidement de meilleurs résultats. C'est pourquoi sa préférence va au scénario C pour les PM 2,5, les COV et le NO_x. Pour l'ammoniac, le rapporteur préconise A+ et, pour le SO₂, le scénario B. La proposition du rapporteur coûte environ 11 milliards d'euros par an, soit plus que les 7,1 milliards d'euros par an proposés par la Commission. Les raisons suivantes plaident en faveur du choix du scénario C-:

- * avantage accru pour la santé par rapport au scénario A+, précisément parce que les PM 2,5, les VOC et le NO_x provoquent la majorité des dommages à la santé ;
- * le scénario C- est très positif au niveau des coûts, mais le volume total des coûts (11 milliards d'euros par an) est beaucoup plus bas que dans le scénario C (14,9 milliards d'euros);
- * évolution positive pour l'emploi et potentiel d'innovation. Le scénario C- génère plus de 40 000 emplois, parce que la perte d'emplois agricoles demeure limitée et que de nombreux nouveaux emplois sont créés dans d'autres branches.

S'agissant de l'ammoniac, le rapporteur, à l'instar de la Commission, opte pour le scénario A+ et, pour le SO₂, pour le scénario B pour les raisons suivantes:

- * l'augmentation des coûts pour passer au scénario C est très élevée pour l'ammoniac;
- * la révision de la politique agricole n'a pas encore été prise en considération, et ses effets sont encore vagues. C'est pourquoi le rapporteur préconise un réexamen et une approche plus ambitieuse pour l'ammoniac lorsque la réforme de la PAC prendra forme;
- * l'apport de l'ammoniac dans l'émission de particules fines secondaires est négligeable, de sorte que le coût total de la solution du problème des particules fines primaires et secondaires selon le degré d'ambition C mais A+ pour l'ammoniac est à peu près aussi élevé que si l'on opte, pour l'ammoniac, pour le scénario C;
- * s'agissant du SO₂, le scénario B est acceptable parce que C comporte relativement peu d'avantages du point de vue de la santé.

Il va de soi que le rapporteur est conscient du fait que les objectifs énoncés ici sont ambitieux et difficiles à atteindre. Certains États membres éprouvent d'ores et déjà des difficultés à réaliser les objectifs actuels. C'est pourquoi elle plaide en faveur d'une exemption temporaire pour les États membres qui sont en mesure de prouver qu'ils ont pris toutes les mesures possibles pour atteindre les plafonds découlant de la présente stratégie thématique, sans parvenir à réaliser les normes. Cela équivaut à une incitation à respecter, dans les délais et complètement, les plafonds. De toute évidence, l'absence de mesures adéquates au niveau européen constitue un obstacle pour les États membres censés atteindre les objectifs. La Commission porte donc la responsabilité de proposer en temps utile les mesures fondamentales adéquates, et le Conseil et le Parlement celle de les adopter. Ajourner ce processus retarderait la protection appropriée de la santé des citoyens et de l'environnement.

Le rapporteur est également conscient du fait que les coûts ne sont pas répartis, au niveau de la collectivité, de la même façon que les avantages. Fondamentalement, le principe du "pollueur-payeur" doit être appliqué. Dans la plupart des cas, les producteurs peuvent faire porter les coûts plus élevés au consommateur. Dans certains cas, la démarche est moins aisée, dans la mesure où les coûts ne sont pas nécessairement les mêmes pour les concurrents hors

de l'UE. C'est pourquoi le rapporteur invite la Commission à envisager des possibilités de financement dans les cas où les coûts ne peuvent pas être reportés sur le consommateur et où les coûts sont trop lourds pour le pollueur. Dans ce contexte, le rapporteur fait observer que les fonds structurels et le fonds agricole FEOGA proposent des possibilités de subventionnement. Les États membres peuvent ainsi cofinancer des mesures (par exemple des installations de nettoyage de l'air dans le secteur de l'élevage). Par ailleurs, les États membres peuvent sous condition accorder des aides d'État à des entreprises.

Mesures

De nombreuses mesures sont nécessaires dans divers secteurs pour satisfaire aux objectifs proposés dans la présente stratégie. Un rôle doit être assumé par la Commission (notamment mesures fondamentales pour le secteur des transports, petites installations de combustion et installations de chauffage), les États membres (notamment installations de nettoyage de l'air dans l'agriculture et la navigation) et des autorités décentralisées (plans de mobilité, points sensibles, alerte au smog).

Conclusions: améliorer la réglementation et la mise en œuvre

L'Union européenne œuvre à juste titre à une "*better regulation*": la réglementation a grand besoin d'être améliorée. La stratégie thématique et la directive connexe sur la qualité de l'air sont des exemples d'amélioration de la réglementation. Le rapporteur s'est entretenu avec des représentants d'autorités nationales et locales, d'entreprises et d'ONG. De nombreux interlocuteurs ont laissé paraître une certaine irritation quant à la manière dont la réglementation se fait au sein de l'Europe. Au cœur du mécontentement se trouvent avant tout l'absence d'une réglementation adéquate et l'incertitude à moyen terme. Cette incertitude n'est pas balayée par l'énumération des mesures possibles dans la stratégie. Au niveau de la communication avec les citoyens et les entreprises et les autorités de moindre importance (qui jouent un grand rôle dans l'application des mesures), il serait positif de connaître le degré d'ambition choisi par la Commission, le Conseil et le Parlement en matière de qualité de l'air et à quel moment quelles mesures fondamentales peuvent être escomptées. C'est pourquoi le rapporteur plaide en faveur d'un accord institutionnel, définissant la responsabilité et l'engagement de la Commission, du Conseil et du Parlement. Pareil accord contribuerait à l'amélioration du processus de réglementation et profiterait également au processus démocratique.