Avis du Comité économique et social européen sur la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions — «Un programme "Air pur pour l'Europe"»

[COM(2013) 918 final],

sur la

proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques et modifiant la directive 2003/35/CE

[COM(2013) 920 final — 2013/0443 (COD)],

sur la

proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des installations de combustion moyennes

[COM(2013) 919 final — 2013/0442 (COD)]

et sur la

proposition de décision du Conseil relative à l'approbation de l'amendement au protocole de 1999 à la convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique

[COM(2013) 917 final]

(2014/C 451/22)

Rapporteur: **M. PEZZINI**

Le Parlement européen, en date du 13 janvier 2014, le Conseil, en date du 15 janvier 2014, et la Commission européenne, en date du 18 décembre 2013, ont décidé, conformément aux articles 192 et 304 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la:

Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions — Un programme «Air pur pour l'Europe»

COM(2013) 918 final,

sur la

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques et modifiant la directive 2003/35/CE

COM(2013) 920 final — 2013/0443 (COD),

sur la

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des installations de combustion moyennes

COM(2013) 919 final — 2013/0442 (COD),

sur la

Proposition de décision du Conseil relative à l'approbation de l'amendement au protocole de 1999 à la Convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique

COM(2013) 917 final.

La section spécialisée «Agriculture, développement rural, environnement», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 19 juin 2014.

Lors de sa 500e session plénière des 9 et 10 juillet 2014 (séance du 10 juillet 2014), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 82 voix pour, 1 voix contre et aucune abstention.

1. **Conclusions et recommandations**

1.1 Le Comité souligne avec force la nécessité d'assurer un environnement sain, avec un air propre de qualité optimale, en tant que critère fondamental de bonnes conditions de vie et de travail de tous les citoyens européens, et déplore que cette question essentielle pour l'Europe ne figure plus à la place qui lui revient parmi les priorités de l'agenda politique européen et national.

1.2 Le CESE demande au nouveau Parlement, à la nouvelle Commission et au Conseil d'accorder aux mesures de préservation d'un milieu atmosphérique sain et propre une priorité politique de premier plan dans l'action future des institutions européennes, avec la pleine adhésion des forces sociales et de la société civile organisée.

1.3 Le Comité considère que la pollution atmosphérique constitue l'une des principales menaces pour la santé humaine et pour l'environnement, avec des incidences négatives importantes en termes de problèmes respiratoires, de décès prématurés, d'eutrophisation et de dégradation des écosystèmes. Aussi accueille-t-il favorablement l'initiative de la Commission de présenter un nouveau programme «Air pur» et de faire passer les perspectives en termes de recul de l'espérance de vie dans l'UE de 8,5 mois en 2005 à 4,1 mois en 2030, ce qui représente un gain de 180 millions d'années de vie et 200 000 km^2 rendus à la biodiversité.

1.3.1 Le Comité est convaincu que pour accélérer la transition vers une économie plus durable en Europe, il y a lieu de fixer un objectif à l'horizon 2030, en offrant ainsi aux entreprises et aux investisseurs les perspectives plus sûres dont ils ont besoin à moyen et à long terme.

1.4 Selon le CESE, il convient d'accélérer l'application des normes Euro 6 limitant les émissions de NOx des moteurs diesel légers, mesurées «en conditions de conduite normales», de même que les modalités de remplacement des moteurs à deux temps, car il doute que la mise en œuvre de ces mesures permette d'atteindre les effets attendus dès 2020.

1.5 Le CESE soutient l'objectif final de la Commission — proposé à la fois dans le programme «Air pur» et dans le cadre en matière de climat et d'énergie 2020-2030 — de fixer le seuil des émissions pour l'année 2030 à 70 % de la réduction de l'écart entre la valeur de référence actuelle et la réduction maximale techniquement possible.

1.6 Le Comité estime que pour atteindre cet objectif — qui doit être poursuivi et mis en œuvre par toutes les parties concernées — il convient d'engager une action énergique reposant sur les mesures suivantes:

— l'inclusion des obligation de réduction des émissions de méthane en 2020 et de mercure en 2020, 2025 et 2030;

— la fixation de limites d'émission plus strictes pour les installations de combustion moyennes;

— le refus des dérogations optionnelles aux dispositions de la directive sur les émissions industrielles, lorsqu'il existe de réels risques d'impact sur la santé;

— des actions spécifiques axées sur la réduction des émissions d'ammoniac et de méthane provenant du secteur agricole;

— des mesures plus fermes concernant les émissions liées aux transports, incluant des systèmes de mesure «en situation réelle» et la réalisation d'essais correspondants en 2014, lors de l'introduction des normes Euro 6;

— l'introduction résolue d'ici à 2016 des normes de l'OMI relatives aux émissions de NO_x et de SO_2 des navires, comme convenu en 2008, dans toutes les zones maritimes européennes, en tant que zones de contrôle des émissions;

— des actions en faveur de l'introduction, pour les nouveaux appareils domestiques, de normes élevées en matière de particules (PM);

— la conception de machines et d'équipements écocompatibles;

— le plein respect du cycle de vie des produits (LCA, Life Cycle Assessment);

— la prévisibilité à moyen et à long terme et l'absence de chevauchement des mesures d'intervention;

— le soutien à l'éducation et à la formation des consommateurs, des travailleurs et des jeunes concernant la préservation et l'établissement d'un cadre sain dans les secteurs de la production, des loisirs et du logement;

— la promotion de la recherche et de l'investissement dans le domaine des applications commerciales innovantes (MTD, meilleures techniques disponibles), de la croissance durable et de la création d'emplois viables et durables;

— la dimension internationale des actions en matière de durabilité environnementale;

— des garanties de cohérence entre cette nouvelle stratégie et les autres politiques et objectifs de l'UE.

1.7 Le Comité est pleinement d'accord avec la nécessité d'inclure dans la réglementation de l'UE les modifications apportées au protocole de la Convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance.

1.8 Sans vouloir remettre en question les objectifs qualitatifs à long terme de la nouvelle directive NERC proposée, le CESE déplore que les objectifs visés pour 2025 ne soient pas contraignants, afin d'en garantir le plein respect.

1.9 Convaincu que pour être efficace, la gestion de la qualité de l'air doit obligatoirement être soutenue par des politiques de l'UE en matière de réduction des émissions, en raison du haut niveau de pollution accumulée et de la spécificité des conditions météorologiques régionales, le Comité souligne la nécessité d'inclure la préservation d'un milieu atmosphérique sain et propre dans les interventions menées dans le domaine de la politique régionale.

1.10 Les gouvernements nationaux et les collectivités locales doivent toujours s'efforcer de programmer des interventions concrètes visant à réduire les émissions nocives en élaborant des plans précis en matière de qualité de l'air — PRIA, plans régionaux d'intervention pour la qualité de l'air — centrés sur les différents secteurs: production, agriculture, secteur tertiaire, secteur privé, production et distribution d'énergie. La Commission devrait envoyer un message clair concernant l'application effective des mesures et prévoir des actions rapides et déterminées à l'encontre des États membres contrevenant à ces obligations. Le CESE reconnaît cependant que plusieurs États membres ont déjà pris des mesures allant dans le bon sens.

1.11 Des actions doivent être mises sur pied afin d'associer les organisations professionnelles, la société civile organisée, les ONG, le troisième secteur, les organismes de formation de tous niveaux et les centres de recherche, pour atteindre l'objectif d'une amélioration constante de la qualité de l'air, indispensable au bien-être des citoyens et de l'écosystème.

1.12 Le Comité réaffirme sa conviction quant à la nécessité de relancer un développement durable de l'économie européenne qui privilégie la qualité de la vie, du travail et de la santé des citoyens européens, ainsi que la sauvegarde de l'environnement, en étroite connexion avec toutes les autres priorités politiques de la stratégie Europe 2020, et qui s'inscrive pleinement dans une stratégie globale de transition vers un équilibre planétaire fondé sur une croissance économique qualitative, contribuant à éradiquer la pauvreté et l'injustice sociale, tout en préservant les ressources naturelles pour les générations futures.

2. **Introduction**

2.1 La pollution atmosphérique représente un grave danger pour la santé humaine et pour l'environnement: problèmes respiratoires, décès prématurés, eutrophisation et dégradation des écosystèmes à cause du dépôt d'azote et de substances acides, pour ne citer que quelques-uns des effets de ce problème à la fois local et transfrontalier.

2.2 Au cours des dernières décennies, les politiques adoptées par l'UE et par la communauté internationale ont obtenu des succès, en réduisant certains problèmes liés à la pollution atmosphérique, comme dans le cas des émissions de dioxyde de soufre — lesquelles sont à l'origine du phénomène des pluies acides — qui ont été réduites de plus de 80 %.

2.3 Malgré ces progrès, l'UE est encore loin d'avoir atteint son objectif à long terme, à savoir l'amélioration de la qualité de l'air de façon à éliminer le risque de dommages significatifs pour la santé humaine et pour l'environnement. Les particules fines et l'ozone dans la troposphère continuent de provoquer de graves dommages, avec 406 000 décès par an, selon des estimations de la Commission ([1]).

([1]) COM(2013) 918 final.

2.4 Les particules fines et l'ozone, notamment, continuent à présenter de graves risques pour la santé: les limites de sécurité relatives à ces substances sont régulièrement dépassées.

2.5 La Commission estime que le total des dépenses de santé découlant de la pollution atmosphérique représente entre 330 et 940 milliards d'euros par an, tandis que les objectifs proposés pour 2030 permettraient de réaliser de 44 à 140 milliards d'euros d'économies.

2.6 Selon la Commission, en 2010, non seulement la pollution atmosphérique a provoqué des centaines de milliers de décès prématurés dans l'UE, mais près des deux tiers des sols ont été exposés à des contaminations nocives, et ce en raison des émissions.

2.7 S'agissant de la santé des citoyens européens, l'on évalue en outre à 4 milliards d'euros les frais de santé et à 100 millions le nombre de journées de travail perdues chaque année.

2.8 Au niveau international, les États-Unis ont décidé en décembre 2012 de revoir les normes annuelles de qualité de l'air et d'établir pour les particules fines un seuil d'émission de 12 µg par mètre cube, soit un niveau bien inférieur à la norme actuelle de l'UE (25 µg par mètre cube); en Chine, pour la seule agglomération pékinoise, le gouvernement a décidé d'investir dans le contrôle de la qualité de l'air et de consacrer à cet objectif 160 milliards d'euros dans les cinq prochaines années. L'UE semble donc accuser un retard par rapport aux actions mises en œuvre au niveau international.

3. **Observations générales**

3.1 Le CESE approuve les objectifs généraux d'une amélioration significative de la qualité de l'air, avec le passage à une économie à faibles émissions de carbone, dans l'optique de la protection de la santé et de l'environnement, tels qu'ils ont été définis dans la stratégie pour la pollution atmosphérique de 2005 et révisés par la Commission dans son programme «Air pur pour l'Europe».

3.2 Depuis toujours, la définition des objectifs de réduction des émissions pour chaque État membre repose sur une analyse de rentabilité, en raison de la diversité des conditions environnementales. Les réductions d'émission préconisées diffèrent d'un État membre à l'autre, selon le principe «Approche différenciée au lieu de l'application d'un même pourcentage de réduction».

3.2.1 Compte tenu des atteintes occasionnées par la pollution atmosphérique à la santé et à la qualité de la vie ainsi qu'aux écosystèmes, le Comité est préoccupé par le fait que la qualité de l'air n'occupe plus la place qui lui revient dans l'agenda politique européen et national et estime important, pour encourager la transition vers une économie plus durable en Europe, d'imposer un objectif pour 2030, avec une perspective à moyen et long terme, nécessaire pour les entreprises et pour les investisseurs.

3.3 L'objectif visé dans le cadre de la **révision de la stratégie** sur la pollution atmosphérique est de mettre fin aux violations actuelles des normes de qualité existantes, pour atteindre leur plein respect à compter de 2020 au plus tard, en réduisant, grâce à l'application de la norme Euro 6, les émissions de NO_x des moteurs diesel légers, mesurées «en conditions de conduite normales». Le CESE doute que ces mesures soient en mesure d'atteindre les effets escomptés dès 2020, étant donné que l'obligation ne deviendra effective qu'en 2017 et que le renouvellement du parc automobile actuel risque de ne pas être achevé d'ici à 2020.

3.4 En outre, cette stratégie s'appuie sur des actions menées au niveau local et régional, avec toutes les limites inhérentes à ce type de mesures: l'efficacité des interventions menées au niveau régional a été jusqu'ici limitée, notamment en raison du haut niveau de pollution accumulée et de la spécificité des conditions météorologiques régionales. Le CESE est convaincu que la gestion de la qualité de l'air à ce niveau ne peut fonctionner que si elle est soutenue par des politiques de l'UE portant sur la réduction des émissions à la source.

3.5 De l'avis du Comité, la Commission doit prendre en considération une multiplicité de facteurs tous aussi pertinents et importants les uns que les autres:

— l'analyse coût-efficacité des mesures proposées;

— la compétitivité et les innovations durables;

— la dimension internationale de la durabilité environnementale;

— la simplification administrative et l'allégement des procédures;

— la cohérence et la coordination entre les diverses politiques européennes concernées;

— le soutien de l'UE et des États à l'éducation et à la formation en la matière;

— la mise en œuvre par l'UE et les États membres d'actions en matière de recherche et innovation (R & I) centrées sur l'application des meilleures technologies disponibles sur le marché;

— l'application déterminée des nouvelles normes de qualité dans tous les secteurs concernés.

3.5.1 Le Comité est d'avis qu'il y a lieu de soutenir, au niveau de l'UE comme à celui des États membres, la priorité politique accordée à la recherche et à l'innovation, ainsi qu'à l'éducation et à la formation, qui doivent être orientées vers la relance de la croissance et de l'emploi durable et une meilleure réindustrialisation qualitative de l'économie européenne, notamment pour les petites et moyennes entreprises et les entreprises naissantes, sans être soumises aux actuelles contraintes budgétaires européennes.

3.6 En outre, de l'avis du Comité, il y a lieu de **garantir la cohérence entre cette nouvelle stratégie révisée et les autres politiques de l'Union**. Ainsi, à titre d'exemple, l'on observera que bien que la combustion de bois domestique entraîne l'émission de particules PM 2,5, l'emploi en est encouragé comme source d'énergie de substitution alors que cela nécessiterait de classer les appareils en fonction de leur pouvoir émissif et d'évaluer leur rendement.

3.7 En tout état de cause, le CESE estime qu'il faudrait prendre en considération d'ici à 2015, dans l'accord international sur le climat, une série de facteurs tous aussi importants et pertinents les uns que les autres.

3.8 Le CESE souligne l'importance d'**encourager les partenariats public-privé (PPP)** au niveau européen, comme celui qui a été lancé dans le cadre de l'entreprise commune pour l'**initiative Clean Sky 2 2014-2020**, visant à réduire les émissions des transports aériens et à contribuer aux activités de recherche du règlement (CE) n° 71/2008 et du programme cadre Horizon 2020.

4. **Observations particulières (I)**

4.1 *La Convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance*

4.1.1 La convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance conclue sous les auspices de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) est le principal cadre juridique international régissant la coopération et les mesures visant à limiter et à réduire progressivement la pollution atmosphérique par le biais de ses huit protocoles, y compris le protocole de 1999.

4.1.2 Le CESE approuve la réception communautaire des modifications au protocole.

4.2 *La proposition de directive révisée sur les limites d'émissions nationales (NERC)*

4.2.1 La proposition de directive établit des engagements nationaux de réduction des émissions d'ici à 2020, 2025 et 2030, pour chaque État membre, exprimée en pourcentage de réduction des émissions annuelles de dioxyde de soufre (SO_2), d'oxydes d'azote (NO_x), d'ammoniac (NH_3), de composés organiques volatils (COV) autres que le méthane, de particules fines (PM 2,5) et de méthane (CH_4), par rapport au total des émissions de chacun de ces polluants émises par chaque État membre en 2005.

4.2.2 Au cours des vingt dernières années, des progrès considérables ont été enregistrés au sein de l'UE dans le domaine de la qualité de l'air et des émissions atmosphériques anthropiques grâce à des politiques et des stratégies en matière de pollution atmosphérique adoptées par l'Union et ses États membres visant à parvenir, à long terme, à des niveaux de qualité de l'air ne comportant aucun impact négatif ni risque significatif pour la santé humaine et pour l'environnement, comme le réaffirme le VIIe programme d'action pour l'environnement ([2]).

4.2.3 Cela semble aller de soi, même si les progrès marquent clairement le pas en termes de qualité de l'air et si les objectifs proposés aujourd'hui se situent de fait en deçà du niveau que les États membres pourraient atteindre en se conformant pleinement aux obligations prévues par la législation européenne en vigueur.

([2]) COM(2012) 710 final.

4.2.4 Si les objectifs qualitatifs à long terme proposés font pratiquement l'unanimité, le Comité regrette que les objectifs fixés pour 2025 ne soient pas contraignants, compte tenu de la difficulté constatée à faire respecter les normes actuellement en vigueur.

4.2.5 De l'avis du CESE il est nécessaire de créer des plates-formes renforcées pour parvenir à des dialogues spécifiques et interactifs, **afin de valoriser les dispositions contenues dans la proposition de directive**.

4.3 *Proposition de directive sur les émissions en provenance des installations de combustion moyennes*

4.3.1 De l'avis du CESE, l'extension du contrôle des émissions de polluants atmosphériques causées par les installations de combustion dont la puissance thermique nominale est comprise entre 1 et 50 MW et qui sont utilisées pour une large gamme d'applications **doit s'effectuer à l'aide de procédures simplifiées et peu onéreuses,** afin de soutenir et d'encourager le développement des petites et moyennes entreprises et des entreprises en phase de croissance ainsi que des infrastructures de petite dimension présentes en grand nombre sur le territoire.

5. **Observations particulières (II)**

5.1 Les polluants atmosphériques peuvent être émis par diverses sources et se propagent sur de longues distances.

5.2 Pour la pleine réalisation du programme «Air pur pour l'Europe», il faut que les régions, après avoir consulté les partenaires sociaux et la société civile organisée, élaborent et adoptent les **plans d'intervention pour la qualité de l'air (PRIA)**, lesquels devraient notamment prendre en considération les éléments suivants:

— les transports routiers, maritimes et aériens et la mobilité;

— la production et la consommation d'énergie;

— le système de production;

— le secteur tertiaire;

— les activités agricoles, zootechniques et forestières;

— le secteur privé.

5.3 Le train de mesures «Air pur pour l'Europe» adopté par la Commission reprend et renforce les politiques mises en œuvre jusqu'ici afin de poursuivre la lutte contre la pollution atmosphérique, et va ainsi à contre-courant de l'agenda politique.

5.3.1 Le CESE juge essentiel d'associer à ce processus, outre le niveau national, les niveaux régionaux et territoriaux, de concert avec les forces sociales et la société civile organisée.

5.4 *Propositions de plans de transposition du train de mesures «Air pur pour l'Europe» sur le territoire*

5.4.1 Lors de la transposition sur le territoire du train de mesures «Air pur pour l'Europe», il convient de répertorier les synergies nécessaires avec les divers plans:

— **déchets**, valorisation énergétique, réduction de la production par habitant, récupération des matériaux;

— **transports et mobilité**, développement des transports en commun, pistes cyclables, promotion de la mobilité et faibles émissions de CO_2, intégration des moyens de transport, navigation maritime et aérienne;

— **territoire et aménagement du territoire**, occupation du sol, développement de nouveaux schémas urbains, réhabilitation du patrimoine immobilier;

— **agriculture et zootechnie**, filière forêt-bois-énergie (zéro km), biomasse et biogaz, réduction des émissions d'ammoniac, puits de carbone;

— **industrie**, développement technologique à impact environnemental réduit, innovation et certification de qualité (ISO 14 et EMAS), attention portée à l'écoconception, écolabels attribués à certains produits, systèmes de gestion de l'énergie et conformité aux règlements sur la consommation des moteurs électriques.

5.4.2 Lors de la **transposition au niveau territorial**, il convient également de tenir compte des interventions les plus urgentes, qui sont liées aux réalités économiques et productives du territoire, et d'établir des règles relatives à la combustion de la biomasse, ainsi que des obligations et des incitations concernant le renouvellement du parc automobile.

5.5 **Les interventions visant à limiter encore les émissions de SO2 (dioxyde de soufre)** sont surtout nécessaires dans les régions où les combustions industrielles sont importantes et où l'on opère dans le domaine de la production d'énergie et de la transformation de combustibles.

5.6 *Actions à mener dans le secteur agricole*

5.6.1 **Il y a lieu d'introduire dans l'ensemble de l'UE des mesures visant à réduire, notamment dans les régions à vocation principalement agricole,** le NH_3 (ammoniac), le N_2O (protoxyde d'azote), le CH_4 (méthane) et les COV (composés organiques volatils), à l'image de celles déjà en vigueur dans plusieurs États membres. L'utilisation d'engrais azotés et les rejets issus du cycle des effluents sont la première source (98 %) d'émissions de NH_3 qui, en entrant en réaction avec le SO_2 et le NO_2, forment des sels d'ammonium, principale composante des particules.

5.6.2 Il apparaît très important de veiller au plein respect de la directive Nitrates (directive 91/676/CEE), d'imposer la couverture des cuves de stockage des effluents d'élevage, de créer des systèmes de recyclage par digestion anaérobie pour la production de digestat, aux caractéristiques équivalentes à celles des engrais de synthèse et d'assurer une bonne gestion du lisier et de l'épandage de ses effluents nocifs pour la santé. Cependant, il importe que ces mesures prennent dûment en compte l'équilibre entre les intérêts économiques, sociaux et écologiques. La réduction des émissions dans l'agriculture est une question très complexe qui requiert davantage d'investissements dans la recherche et l'innovation.

5.6.3 Il est nécessaire d'utiliser des véhicules agricoles à faible émission de particules.

5.6.4 Le CESE souligne que ce secteur fait déjà l'objet d'un ensemble de dispositions qu'il convient toutefois de mettre pleinement en œuvre et réaffirme sa conviction selon laquelle la Commission a manqué l'occasion d'établir un cadre législatif consolidé pour réglementer les émissions. Les bovins restent en dehors du champ d'application de cette communication. Il existe cependant d'autres dispositions concernant les espèces bovines, qui comptent parmi les principaux responsables des émissions d'ammoniac.

5.7 *Actions à mener dans les centres urbains*

5.7.1 **Dans les concentrations urbaines et dans les zones à trafic intense**, il convient d'accorder une attention particulière à l'émission de PM 2,5; de PM 10 (particules fines de diamètre inférieur à 10 micromètres), de CO et de CO_2 (oxyde et dioxyde de carbone) et à la réduction des NO_x. Dans les moteurs diesel — et, moyennant l'utilisation de filtres expérimentaux, également dans les moteurs à essence — les filtres à particules peuvent retenir plus de 90 % des émissions (filtres à particules fermés).

5.7.2 Dans les bâtiments scolaires et les immeubles de bureaux donnant sur des voies à grande circulation, il est très important de réaliser des travaux d'isolation des parois verticales opaques et transparentes, afin de limiter la pollution par les composés organiques volatils (COV) et par les particules fines (PM 10 et PM 2,5) ([3]).

5.8 *Actions à mener dans les transports aux différents échelons local, régional, national et européen*

5.8.1 S'agissant des véhicules commerciaux et de ceux affectés au transport de passagers, il convient de prévoir, par des mesures de limitation de la circulation et par des incitations, le remplacement des véhicules conformes aux normes Euro 3 par des véhicules répondant aux normes Euro 5 et 6. Il y a lieu de remplacer selon les mêmes modalités les moteurs à deux temps (motocycles, cyclomoteurs, tronçonneuses et tondeuses à gazon) qui sont conformes à la norme Euro 1. Les mesures suivantes s'avèrent dès lors nécessaires aux niveaux local, régional et national:

5.8.1.1 Adopter dès que possible à l'échelon européen et national — sans attendre l'échéance de 2017 — des méthodes appropriées de mesure des émissions de NO_x émises par les véhicules légers à moteur diesel, compte tenu de leur fort impact négatif sur la qualité de l'air urbain.

5.8.1.2 Encourager, aux niveaux national et régional, la diffusion du méthane et du GPL (gaz de pétrole liquéfié), de l'hydrogène, du gaz naturel liquide, de l'éthanol et d'autres biocarburants avancés. Il convient d'accélérer le développement de la mobilité électrique et des infrastructures de recharge. Il faut faire en sorte que l'on puisse identifier la classe d'émission des véhicules en circulation grâce à un dispositif électronique embarqué.

5.8.1.3 Développer la distribution de gaz méthane grâce à des aides financières européennes, nationales et locales allouées aux entreprises et aux communes pour la création de réseaux et/ou le développement des réseaux existants.

([3]) Norme EN 152422008 Ventilation des bâtiments — Méthodes de calcul pour la détermination des débits d'air dans les bâtiments, y compris les infiltrations.

5.8.1.4 Des financements par le biais de projets européens pluriannuels bénéficiant d'un cofinancement aux échelons national et local, doivent être destinés aux investissements dans les TPL (transports publics locaux). Il faut que les autobus soient:

— écologiques et utilisent des carburants de substitution;

— à propulsion hybride bimodale;

— électriques (complètement électriques, avec une batterie embarquée) et rechargeables au moyen d'une fiche ou d'un système d'induction (Faraday).

5.8.1.5 Exploiter le potentiel d'interaction entre les structures fixes, les technologies informatiques et les modalités de transport. Plus particulièrement, encourager l'emploi de matériaux utilisant des substances photocatalytiques faisant intervenir des nanopigments de dioxyde de titane (TiO_2) qui, en décomposant les molécules des substances polluantes, les rendent inoffensives pour la santé (routes, barrières de circulation, enduits et autres ouvrages de génie civil). Les échangeurs autoroutiers aménagés sur la base d'un brevet «i.active COAT — Italcementi» sont intéressants à cet égard: ils purifient l'air et présentent des propriétés catadioptriques, avec une forte luminosité.

Bruxelles, le 10 juillet 2014.

Le Président
du Comité économique et social européen
Henri MALOSSE