

Mardi, 26 septembre 2006

P6_TA(2006)0366

Stratégie thématique sur la pollution atmosphérique

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 (6^e 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 (AI) concernant la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique et la directive relative à la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (SEC(2005)1133),
 - vu le rapport sur 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 Europe» ⁽²⁾,
 - vu la communication de l'Institut pour la politique environnementale européenne (IEEP) ⁽³⁾,
 - vu 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 le volume important de la législation actuelle de l'UE concernant le contrôle de la qualité de l'air et des émissions dans l'air notamment: la directive-cadre sur la qualité de l'air ⁽⁴⁾ et ses directives filles, la directive relative à des plafonds nationaux d'émissions ⁽⁵⁾, la directive sur les grandes installations de combustion ⁽⁶⁾, les directives contrôlant les émissions des véhicules et la qualité des carburants, la directive relative aux émissions de solvants ⁽⁷⁾ et la directive relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution (PRIP) ⁽⁸⁾,
 - 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 (A6-0235/2006),
- 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 cardiovasculaires et celles qui vivent dans des zones très exposées, comme des zones urbaines (villes) et à proximité de grands axes routiers, voient leur santé particulièrement menacée,
- B. considérant que l'objectif global de la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique est la mise sur pied d'une politique stratégique intégrée à long terme visant à lutter contre la pollution atmosphérique pour atteindre les objectifs du 6^e PAE en matière de protection de la santé humaine et de l'environnement,

⁽¹⁾ JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

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

⁽³⁾ http://www.europarl.europa.eu/compar/envi/pdf/externalexpertise/ieep_6leg/air_pollution.pdf

⁽⁴⁾ Directive 96/62/CE (JO L 296 du 21.11.1996, p. 55).

⁽⁵⁾ Directive 2001/81/CE (JO L 309 du 27.11.2001, p. 22).

⁽⁶⁾ Directive 2001/80/CE (JO L 309 du 27.11.2001, p. 1).

⁽⁷⁾ Directive 1999/13/CE (JO L 85 du 29.3.1999, p. 1).

⁽⁸⁾ Directive 96/61/CE (JO L 257 du 10.10.1996, p. 26).

Mardi, 26 septembre 2006

- C. considérant que des progrès considérables ont été déjà accomplis, au cours des dernières décennies, quant à la réduction de la pollution atmosphérique la plus nocive pour la santé,
- D. considérant que les particules PM_{2,5} et l'ozone troposphérique sont les polluants atmosphériques causant le plus de problèmes de santé,
- E. considérant que 55 % des écosystèmes européens sont endommagés par la pollution atmosphérique,
- F. 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 et le renforcement des mesures transfrontalières sont nécessaires; considérant que cela n'exonère pas de leurs responsabilités propres certains États, lesquels devront respecter les valeurs limites de qualité de l'air,
- G. considérant que la pollution atmosphérique ne peut être combattue avec efficacité que grâce à un ensemble de mesures concertées, englobant des mesures arrêtées aux niveaux européen, national et local et se concentrant essentiellement sur la lutte contre les émissions de substances nocives à la source,
- H. considérant que l'article 7 du sixième PAE dispose 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»,
- I. considérant que, parmi les mesures clés énumérées à l'article 7 du 6^e PAE, figurent la définition d'une stratégie thématique concernant la pollution atmosphérique ainsi que le réexamen et la mise à jour des normes de qualité de l'air et des plafonds d'émissions nationaux, afin d'atteindre l'objectif à long terme consistant à ne pas dépasser les charges et les niveaux critiques; considérant que la pollution atmosphérique est un problème complexe, qui ne peut être résolu que grâce à une démarche systématique et tenant compte des effets réciproques,
- J. considérant que la mise en œuvre efficace de la législation existante est capitale pour améliorer la qualité de l'air d'ici à 2020 et considérant qu'une partie de la législation existante est encore en cours d'application,
- K. considérant que des objectifs ambitieux pour la qualité de l'air ne peuvent être réalisés que si la législation existante est systématiquement transposée dans tous les États membres et que de nouvelles propositions législatives se concentrent sur les limitations d'émissions imposées à leurs auteurs,
- L. 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,
- M. 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; or, la Commission, dans sa stratégie, a opté pour un degré d'ambition plus bas, que l'on peut qualifier de A+,
- N. 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,
- O. considérant que l'AI de la Commission est approfondie et tient compte à la fois de «Mieux légiférer» et de la stratégie pour un développement durable; que la stratégie proposée et la directive relative à la qualité de l'air qui en découle manquent sérieusement d'une approche systémique; ainsi, aucune réduction supplémentaire des émissions de CO₂ n'est prévue, de sorte que les coûts sont, sans nul doute, surestimés et les bénéfices sous-estimés pour la stratégie, étant donné que la poursuite de la réduction des émissions au-delà de 2012 contribuera, entre autres, à une amélioration de la qualité de l'air,
- P. 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, indépendamment du fait que la valeur monétaire des dommages causés aux écosystèmes et aux cultures ainsi que certains effets négatifs sur la santé ne sont pas inclus dans le calcul des coûts,

Mardi, 26 septembre 2006

- Q. considérant que le groupe de travail CAFE sur les PM (particulate matter — poussières fines) a observé que des risques pour la santé liés aux PM_{2,5} surviennent à des concentrations inférieures à 10 µg/m³ et qu'une valeur limite ne devrait pas dépasser 20 µg/m³,
- R. considérant, comme l'a souligné l'IEEP, que la valeur PM_{2,5} de 25 µg/m³ 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,
- S. 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,
- T. considérant que tous les secteurs doivent contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air, la démarche devant se concentrer sur les secteurs qui n'ont jusqu'à présent pas suffisamment contribué à assurer la propreté de l'air,
- U. considérant que les dispositions du marché intérieur stimulent la réalisation d'objectifs et de valeurs limites de protection de l'environnement dans l'UE, tant que les objectifs sont mis en œuvre de manière identique dans les divers États membres,
- V. 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,
- W. considérant que le non-respect des valeurs limites n'est pas toujours dû à une absence de mesures prises par l'État membre, mais découle parfois également de l'absence de mesures communautaires suffisantes,
- X. considérant indispensable la mise en place d'une stratégie comportant des objectifs ambitieux se traduisant par une législation ambitieuse en matière de qualité de l'air, ainsi que des mesures axées sur les sources de pollution, afin de permettre aux États membres de satisfaire des normes de qualité de l'air tout en accordant un délai plus long aux États membres ayant arrêté toutes les mesures appropriées, mais toujours confrontés à des problèmes au niveau du respect des valeurs limites,
- Y. considérant qu'afin d'assurer la réalisation des objectifs en matière de santé et d'environnement, la directive relative aux plafonds d'émissions nationaux doit être complétée par un train de mesures de réduction d'émissions aux niveaux local, national, communautaire et international.

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. observe avec préoccupation que la stratégie ne mentionne pas comment les objectifs du 6^e PAE peuvent être réalisés; invite par conséquent la Commission à se montrer beaucoup plus ambitieuse au niveau de la réduction de la pollution atmosphérique d'ici à 2020 afin de réaliser ces objectifs;
3. est conscient du fait que le niveau A+ pour le NH₃ préconisé par le paragraphe 2 de cette stratégie est relativement élevé pour le secteur agricole, mais demande à la Commission de tenir intégralement compte, lors du réexamen de la PAC, des problèmes d'acidification occasionnés par le NH₃, et de viser par conséquent le niveau ambitieux C;
4. observe à regret que la stratégie ne comporte aucune obligation légale de réduire les émissions de particules, comme l'Agence européenne pour l'environnement l'a recommandé, et qu'elle se borne à suggérer des objectifs indicatifs;

Mardi, 26 septembre 2006

5. demande l'élaboration d'une stratégie comportant des objectifs de réduction plus ambitieux correspondant au scénario C en ce qui concerne les COV (composés organiques volatils), 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 (1)	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)
Coûts totaux (par an)		7 100 millions supplémentaires	+/- 11 000 millions supplémentaires

(1) Stratégie thématique sur la pollution atmosphérique.

6. demande à la Commission de mettre à jour la base de données employée pour le modèle intégré d'évaluation en vue de tenir compte de mesures structurelles, de prendre dûment en considération les possibilités de réduire les émissions de la navigation internationale, d'inclure toute la législation existante pertinente dans le scénario dit de base, et d'avoir recours à un scénario énergétique qui corresponde à l'ambitieuse politique de l'UE en matière de climat, avant d'exploiter le modèle en vue de la préparation du réexamen de la directive relative aux plafonds d'émissions nationaux; estime que la mise à jour de la base de données employée pour l'analyse menée dans ce sens, de même que l'inclusion de mesures structurelles supplémentaires non techniques permettant de réduire les émissions, permettraient d'abaisser considérablement le coût estimé de la réalisation d'objectifs intermédiaires et déboucheraient sur un potentiel de réduction d'émissions nettement plus élevé;

7. est favorable à l'introduction d'une valeur limite annuelle de PM₁₀ à 33 µg/m³ en 2010 et appuie la proposition de la Commission d'introduire une réduction de concentration pour les PM_{2,5}, la part de PM_{2,5} dans les PM₁₀ 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}, à transformer en valeur limite en 2015 et, conformément à la recommandation de l'OMS, d'une valeur cible à long terme de 10 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 réalisables pour atteindre les valeurs limites et cibles;

8. appelle de ses vœux une plus grande unité au niveau des méthodes de mesure et de calcul appliquées par les divers États membres pour les concentrations de poussières fines; estime que les facteurs de correction, entre autres, doivent être appliqués de manière adéquate;

9. est persuadé que les réductions de pollution proposées ne peuvent être réalisées que si l'UE renforce sa législation sur les émissions et souhaite l'adoption de plafonds ambitieux qui soient plus contraignants;

10. soutient la proposition de la Commission d'introduire une réduction cible d'exposition de 20 % pour les PM_{2,5} en 2020 par rapport à l'index d'exposition moyen de 2010; demande cependant des objectifs de réduction différenciés, qui tiennent compte des différents niveaux de départ des États membres et de performances antérieures, sachant qu'il convient de tenir compte du potentiel de réduction plus élevé des États membres partant d'un niveau d'exposition élevé;

11. appelle de ses vœux l'introduction d'alertes smog en cas de niveau élevé de smog et l'incitation, pour la population, à ne pas utiliser les feux ouverts et à réduire l'utilisation de l'automobile en cette période;

12. est persuadé que les réductions proposées ne peuvent être réalisées que si l'UE renforce ses législations concernant les émissions; souligne que la pollution atmosphérique ne peut être freinée que si des valeurs limites ambitieuses sont liées à une politique ambitieuse en matière d'émissions;

Mardi, 26 septembre 2006

Mesures sectorielles

13. 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, la priorité devant être accordée aux secteurs n'ayant pas fait l'objet jusqu'à présent d'une réglementation et qui sont en mesure d'obtenir des réductions d'émissions supplémentaires à des coûts moindres;

14. invite la Commission à proposer dans les meilleurs délais un réexamen de la directive relative aux plafonds d'émissions nationaux et à y inclure le niveau d'ambition préconisé par le Parlement;

15. invite la Commission et les États membres à arrêter de toute urgence des mesures permettant de réduire les émissions du secteur des transports maritimes et demande à la Commission de soumettre des propositions visant à:

- définir des normes d'émissions de NO_x pour les navires utilisant les ports de l'UE;
- désigner la Méditerranée et l'Atlantique nord-est comme étant des zones de contrôle d'émissions de soufre (ZCES) selon la Convention MARPOL;
- abaisser de 1,5 % à 0,5 % la teneur maximale de soufre autorisée dans les carburants marins utilisés dans les ZCES et par les navires de passagers;
- introduire des instruments financiers, tels que des taxes ou des prélèvements sur les émissions de SO₂ et de NO_x de navires;
- stimuler l'instauration de prélèvements différenciés selon les ports et les chenaux navigables en privilégiant les navires à faible émission de SO₂ et de NO_x;
- stimuler l'utilisation d'électricité à terre par les navires lorsqu'ils sont dans les ports;
- élaborer une directive de l'UE sur la qualité des carburants marins;

demande en outre à la Commission de proposer une action coordonnée visant à mettre en place des conditions de concurrence équitables et d'insister sur l'action à entreprendre au sein de l'Organisation maritime internationale; 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;

16. observe qu'alors que l'agriculture représente l'une des principales sources de la pollution atmosphérique en liaison avec l'ammoniac, ce secteur est soumis à peu d'obligations visant à réduire les émissions; se félicite de l'introduction, lors de la dernière réforme de la PAC, du principe de «conditionnalité» pour les aides agricoles, ce qui devrait permettre une réduction sensible des émissions de substances nocives pour l'environnement; demande aux États membres de lutter contre la pollution atmosphérique découlant de l'élevage — notamment de l'élevage intensif —, 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 et invite également la Commission et les États membres à mettre en œuvre les moyens destinés à stimuler le développement de l'agriculture écologique et de l'agriculture intégrée dans le contexte de la politique de développement rural;

17. observe que les activités agricoles contribuent considérablement aux émissions d'ammoniac; convient avec la Commission de la nécessité de réduire ces émissions; invite la Commission à présenter d'urgence des propositions spécifiques visant à réduire les émissions d'ammoniac provenant de l'agriculture, et à subordonner les subventions de la PAC à des critères stricts concernant les actions à mener pour lutter contre les émissions d'ammoniac provenant de l'agriculture;

18. observe que, globalement, le coût des réductions d'émissions de NH₃ semble avoir été surestimé; ainsi, les premières projections de réforme de la PAC de l'Agence européenne pour l'environnement prévoient un cheptel inférieur aux projections de base du CAFE, qui, si elles sont plus précises, signifieraient également des coûts projetés plus bas pour réaliser la réduction d'émissions d'ammoniac;

Mardi, 26 septembre 2006

19. demande à la Commission d'évaluer les effets croisés de directives pertinentes relatives à l'environnement, telles que la directive relative aux nitrates, la directive relative à l'évaluation de l'impact sur l'environnement et la directive-cadre sur l'eau; souligne dans ce contexte particulièrement l'incitation, qui figure dans la directive relative aux nitrates, d'utiliser des engrais minéraux (définis comme étant l'une des principales sources d'émissions d'ammoniac dans le secteur agricole) au lieu d'engrais animaux;
20. 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;
21. 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;
22. demande instamment à la Commission de proposer en 2006 les futures normes Euro 6 pour les voitures particulières, ainsi qu'une réduction supplémentaire de la norme pour le NO_x pour les voitures particulières diesel et les camionnettes à partir de 2011, et d'indiquer également ce que seront les normes Euro VII pour les poids lourds; demande instamment à la Commission d'instaurer les normes Euro VI pour les poids lourds au plus tard en 2012, avec des normes comparables à celles appliquées aux États-Unis; de la sorte, les États membres peuvent réaliser les objectifs en matière de qualité de l'air; invite les États membres à prendre les mesures nécessaires pour supprimer progressivement les véhicules polluants anciens, à l'exception des véhicules historiques, ou, le cas échéant, fournir des incitations à leur mise à niveau; demande à la Commission, aux États membres et aux entreprises de transport d'entamer un débat fondamental sur la mobilité durable au 21^e siècle;
23. invite les autorités nationales, régionales et locales 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 la taxation des comportements sources de congestion se traduit par des avantages aux niveaux économique et écologique et 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, et en intervenant pour soutenir les employés utilisant des modes de transport durables;
24. fait observer l'absence de lien entre développement et utilisation de sources d'énergie de substitution, d'une part, et diminution de la pollution atmosphérique, d'autre part, ainsi que le manque d'attention accordée à la nécessité d'étendre les transports publics et à la valorisation, sur la base d'une programmation stratégique, de sources d'énergie de substitution;
25. 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.

Mieux légiférer

26. 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 qualité de l'air tels que définis dans la présente stratégie, et à réviser dans ce sens, de manière ambitieuse, la directive relative aux plafonds d'émissions nationaux; l'accord doit comporter une liste détaillée des mesures à prendre par l'UE pour veiller à ce que les objectifs de réduction des émissions contenues dans la stratégie thématique soient réalisés en temps utile, y compris les mesures décrites aux paragraphes 13 à 24 ci-dessus; la liste doit être cohérente avec d'autres politiques européennes, y compris le plan d'action sur le climat; est persuadé qu'un accord de ce type contribuerait à une plus grande responsabilisation et, partant, à «mieux légiférer»;

Mardi, 26 septembre 2006

27. demande à la Commission de réexaminer, en 2012, les progrès obtenus dans la réalisation des objectifs de la stratégie et d'évaluer le potentiel existant dans différents secteurs en vue de réductions supplémentaires efficaces du point de vue des coûts;

*
* * *

28. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.

P6_TA(2006)0367

Stratégie thématique pour l'environnement urbain

Résolution du Parlement européen sur une stratégie thématique pour l'environnement urbain (2006/2061(INI))

Le Parlement européen,

- vu sa résolution du 13 octobre 2005 sur la dimension urbaine dans le contexte de l'élargissement ⁽¹⁾ et sa résolution du 18 janvier 2006 sur les aspects environnementaux du développement durable ⁽²⁾,
 - vu la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur une stratégie thématique pour l'environnement urbain (COM(2005)0718),
 - vu la communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Vers une stratégie thématique pour l'environnement urbain» (COM(2004)0060),
 - vu la décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2002 établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement ⁽³⁾ (6^e PAE),
 - 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 les avis de la commission des transports et du tourisme et de la commission du développement régional (A6-0233/2006),
- A. considérant qu'environ 80 % des Européens vivent dans des zones urbaines, mais que leurs besoins et leurs intérêts ne sont pas toujours correctement représentés dans les fonds, les projets, les initiatives et les stratégies de l'Union européenne,
- B. considérant que l'objectif de la stratégie thématique pour l'environnement urbain (STEU) est de contribuer à la performance environnementale globale des villes d'Europe, en réduisant la bureaucratie et en renforçant l'efficacité de la mise en œuvre des politiques en matière d'environnement, ainsi qu'en encourageant, à long terme, une planification environnementale au niveau local,
- C. considérant que la part des transports publics dans les nouveaux États membres, bien qu'en recul, est toujours plus élevée que dans les anciens États membres, et qu'il convient de réfléchir aux mesures qui sont susceptibles d'enrayer la baisse de l'utilisation des transports publics,

⁽¹⁾ Textes adoptés de cette date, P6_TA(2005)0387.

⁽²⁾ Textes adoptés de cette date, P6_TA(2006)0020.

⁽³⁾ JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.