

# SÉNAT

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

### JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS  
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15



Standard ..... (16-1) 40-58-75-00  
Renseignements ..... (16-1) 40-58-78-78  
Télécopie ..... (16-1) 45-79-17-84

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

## COMPTE RENDU INTÉGRAL

**Séance du jeudi 23 mai 1996**

(87<sup>e</sup> jour de séance de la session)

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENCE DE M. JEAN DELANEAU

1. **Procès-verbal** (p. 2789).
2. **Décès d'un ancien sénateur** (p. 2789).
3. **Air et utilisation rationnelle de l'énergie.** – Discussion d'un projet de loi (p. 2789).

Discussion générale : Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement ; MM. Philippe François, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Philippe Adnot, rapporteur pour avis de la commission des finances ; René Rouquet, Bernard Joly, Charles Descours.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 2803)

## PRÉSIDENCE DE M. RENÉ MONORY

4. **Questions d'actualité au Gouvernement** (p. 2803).

MISE EN CAUSE DE LA FONCTION PUBLIQUE (p. 2803)

MM. Claude Estier, Dominique Perben, ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation.

PERSPECTIVES DU TGV-EST EUROPÉEN (p. 2804)

MM. Daniel Hoeffel, Pierre-André Périssol, ministre délégué au logement.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES  
EN FAVEUR DE L'APPRENTISSAGE (p. 2805)

Mme Anne Heinis, M. Hervé Gaymard, secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.

LENTEURS DANS LA MISE EN APPLICATION  
DES LOIS (p. 2806)

MM. Paul Girod, Dominique Perben, ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation.

EMBARGO SUR LES EXPORTATIONS BRITANNIQUES  
DE VIANDE BOVINE (p. 2806)

MM. Félix Leyzour, Alain Lamassoure, ministre délégué au budget.

SITUATION DES FRANÇAIS A BANGUI (p. 2807)

Mme Paulette Brisepierre, M. Jacques Godfrain, ministre délégué à la coopération.

INDÉPENDANCE DE LA JUSTICE  
VIS-A-VIS DU GOUVERNEMENT (p. 2808)

MM. Jean-Louis Carrère, Jacques Toubon, garde des sceaux, ministre de la justice.

MARCHÉ UNIQUE DE L'ÉLECTRICITÉ (p. 2809)

MM. Jean-Paul Amoudry, Roger Romani, ministre des relations avec le Parlement.

RAPPORT DE L'OFFICE CENTRAL POUR LA RÉPRESSION  
DU TRAFIC ILLICITE DES STUPÉFIANTS (p. 2810)

MM. Lucien Lanier, Jean-Louis Debré, ministre de l'intérieur.

LIBÉRALISATION DU MARCHÉ EUROPÉEN  
DE L'ÉLECTRICITÉ (p. 2811)

MM. Michel Alloncle, Roger Romani, ministre des relations avec le Parlement.

RAPATRIEMENT DES FRANÇAIS DE CENTRAFRIQUE (p. 2811)

MM. Guy Penne, Jacques Godfrain, ministre délégué à la coopération.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 2812)

## PRÉSIDENCE DE M. YVES GUÉNA

5. **Candidatures à un organisme extraparlamentaire** (p. 2812).

6. **Démission de membres de commissions et candidatures** (p. 2812).

7. **Air et utilisation rationnelle de l'énergie.** – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2812).

Discussion générale (*suite*) : MM. Bernard Plasait, Philippe Richert, Félix Leyzour, Mme Danièle Pourtaud, MM. Philippe François, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Pierre Laffitte, Daniel Eckenspieller, Jean-Marie Girault, Michel Charzat, Paul Girod, Guy Lemaire.

Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.

Clôture de la discussion générale.

M. le rapporteur.

8. **Nomination de membres d'un organisme extraparlamentaire** (p. 2837).

9. **Nomination de membres de commissions** (p. 2837).

*Suspension et reprise de la séance* (p. 2838)

## PRÉSIDENCE DE M. PAUL GIROD

10. **Air et utilisation rationnelle de l'énergie.** – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2838).

Article 1<sup>er</sup> (p. 2838)

Mme Hélène Luc.

Amendements n° 81 de M. Plasait et 106 de M. Richert. – MM. Bernard Plasait, Philippe Richert, Philippe François, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement ; M. Félix Leyzour, Mme Anne Heinis, M. Jean-François Le Grand. – Retrait de l'amendement n° 106 ; rejet de l'amendement n° 81.

Amendements n° 82 de M. Plasait et 107 de M. Richert. – MM. Plasait, Richert, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet de l'amendement n° 82 ; adoption de l'amendement n° 107.

Amendement n° 108 de M. Richert. – MM. Richert, le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendements n° 91 de M. Rouquet et 168 du Gouvernement. – M. Rouquet, Mme le ministre, M. le rapporteur. – Adoption de l'amendement n° 91, l'amendement n° 168 devenant sans objet.

Adoption de l'article modifié.

#### Article 2 (p. 2842)

Amendements identiques n° 109 rectifié de M. Richert, 147 rectifié *bis* de M. Bernard Hugo et 169 du Gouvernement. – MM. Richert, Eckenspieller, Mme le ministre, M. le rapporteur. – Adoption des trois amendements.

Amendements n° 170 du Gouvernement, 21 de la commission et sous-amendement n° 103 de M. Rouquet. – Mme le ministre, MM. le rapporteur, Rouquet, Jean-François Le Grand. – Rejet de l'amendement n° 170 et du sous-amendement n° 103 ; adoption de l'amendement n° 21.

Amendement n° 22 de la commission. – M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 110 de M. Richert. – MM. Richert, le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 78 de M. Richert. – MM. Richert, le rapporteur, Mme le ministre. – Retrait.

Amendements n° 111 de M. Richert, 23 de la commission et 171 rectifié du Gouvernement. – MM. Richert, le rapporteur, Mme le ministre, M. Jean-François Le Grand. – Retrait de l'amendement n° 111 ; rejet de l'amendement n° 23 ; adoption de l'amendement n° 171 rectifié.

Adoption de l'article modifié.

#### Article additionnel après l'article 2 (p. 2846)

Amendement n° 163 rectifié de M. Richert. – M. Jean-François Le Grand. – Retrait.

#### Article 3 (p. 2846)

Amendement n° 92 de M. Rouquet. – MM. Rouquet, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendements n° 24 de la commission et 113 de M. Richert. – MM. le rapporteur, Richert, Mme le ministre. – Adoption, par scrutin public, de l'amendement n° 24, l'amendement n° 113 devenant sans objet.

Amendement n° 112 de M. Richert. – Retrait.

Amendements n° 93 de M. Rouquet. – MM. Rouquet, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 114 de M. Richert. – Retrait.

Amendement n° 115 de M. Richert. – MM. Richert, le rapporteur, Mme le ministre. – Retrait.

Amendements n° 116 de M. Richert et 156 de M. Leyzour. – MM. Richert, Leyzour, le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption de l'amendement n° 116, l'amendement n° 156 devenant sans objet.

Amendement n° 117 de M. Richert. – MM. Richert, le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 25 de la commission. – MM. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 118 de M. Richert. – MM. Richert, le rapporteur, Mme le ministre, M. Leyzour. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

#### Article 4 (p. 2851)

Amendement n° 26 de la commission et sous-amendements n° 104 et 105 de M. Rouquet ; amendements n° 172 du Gouvernement et 119 rectifié de M. Richert. – MM. le rapporteur, Rouquet, Mme le ministre, M. Richert.

#### *Suspension et reprise de la séance (p. 2852)*

Sous-amendement n° 191 de M. Richert à l'amendement n° 172. – MM. Richert, le rapporteur, Mme le ministre. – Retrait de l'amendement n° 26, les sous-amendements n° 104 et 105 devenant sans objet ; adoption du sous-amendement n° 191 et de l'amendement n° 172 modifié, l'amendement n° 119 rectifié devenant sans objet.

Amendements n° 120 de M. Richert, 27 de la commission et 173 du Gouvernement. – MM. Richert, le rapporteur, Mme le ministre, MM. Laffitte, Le Grand. – Retrait des amendements n° 27 et 120 ; adoption de l'amendement n° 173.

Adoption de l'article modifié.

#### Article 5 (p. 2854)

Amendement n° 28 de la commission et sous-amendement n° 174 du Gouvernement. – M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié rédigeant l'article.

#### Article 6 (p. 2855)

Amendement n° 121 de Richert ; amendements identiques n° 135 rectifié *bis* de M. Eckenspieller et 157 de M. Leyzour. – MM. Richert, Eckenspieller, Leyzour, le rapporteur, Mme le ministre. – Retrait de l'amendement n° 121 ; adoption des amendements n° 135 rectifié *bis* et 157.

Amendement n° 122 de M. Richert. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

#### Article 7 (p. 2856)

Amendements n° 132 rectifié *bis* de M. Chérioux et 123 de M. Richert. – MM. Chérioux, le rapporteur, Mme le ministre. – Retrait de l'amendement n° 123 ; adoption de l'amendement n° 132 rectifié *bis*.

Amendement n° 124 de M. Richert. – Retrait.

Amendement n° 125 de M. Richert. – MM. Richert, le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 133 rectifié de M. Chérioux et sous-amendement n° 175 du Gouvernement. – M. Chérioux, Mme le ministre, M. le rapporteur. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Adoption de l'article modifié.

#### Article 8. – Adoption (p. 2857)

#### Article 9 (p. 2857)

Amendement n° 29 de la commission et sous-amendement n° 192 de M. Laffitte ; amendement n° 11 rectifié *bis* de M. Cabanel ; amendements identiques n° 126 de M. Richert et 136 rectifié *bis* de M. Eckenspieller. – MM. le rapporteur, Laffitte, Richert, Eckenspieller, Mme le ministre, M. Chérioux. – Retrait de l'amendement n° 11 rectifié *bis* ; rejet du sous-amendement n° 192 ; retrait de l'amendement n° 29 ; adoption des amendements n° 126 et 136 rectifié *bis*.

Amendements n° 30 de la commission et 176 du Gouvernement. – M. le rapporteur, Mme le ministre. – Retrait de l'amendement n° 30 ; adoption de l'amendement n° 176.

Amendement n° 12 rectifié *bis* de M. Cabanel. – Retrait.

Amendement n° 31 de la commission. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

#### Article 10 (p. 2860)

Amendements n° 32 de la commission et 177 du Gouvernement. – M. le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet de l'amendement n° 32 ; adoption de l'amendement n° 177.

Adoption de l'article modifié.

## Article 11 (p. 2862)

Amendement n° 83 de M. Plasait. – MM. Plasait, le rapporteur, Mme le ministre. M. Richert. – Rejet.

Adoption de l'article.

## Article 12 (p. 2862)

Amendements n° 158 de M. Leyzour et 127 (*priorité*) de M. Richert. – MM. Leyzour, Richert, le rapporteur, Mme le ministre, M. Laffitte. – Adoption, après une demande de priorité, de l'amendement n° 127, l'amendement n° 158 devenant sans objet.

Amendement n° 13 rectifié *bis* de M. Cabanel. – M. Laffitte. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

## Article additionnel après l'article 12 (p. 2864)

Amendement n° 94 rectifié de M. Rouquet. – Mme Pourtaud, M. le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

## Article 13 (p. 2864)

Amendements n° 33 de la commission et 178 du Gouvernement. – M. le rapporteur, Mme le ministre. – Retrait de l'amendement n° 33 ; adoption de l'amendement n° 178 rédigeant l'article.

## Article 14 (p. 2865)

M. Bernard Plasait.

*Article 28 de la loi du 30 décembre 1982* (p. 2866)

Amendements n° 95 de M. Rouquet, 34 de la commission, 179 du Gouvernement, 128 de M. Richert, 138 rectifié *bis* de M. Eckenspieller et 14 rectifié *bis* de M. Cabanel. – Mme Pourtaud, M. le rapporteur, Mme le ministre, MM. Richert, Eckenspieller, Laffitte. – Retrait des amendements n° 128, 14 rectifié *bis*, 34 et 138 rectifié *bis* ; rejet de l'amendement n° 95 ; adoption de l'amendement n° 179 rédigeant l'article de la loi, modifié.

*Article 28-1 de la loi précitée* (p. 2869)

Amendements n° 96 de M. Rouquet, 35 de la commission, 84 de M. Plasait, 15 rectifié *bis* de M. Cabanel et 139 de M. Eckenspieller. – Mme Pourtaud, MM. le rapporteur,

Plasait, Laffitte, Eckenspieller, Mme le ministre. – Rejet des amendements n° 96, 35 et 84 ; adoption de l'amendement n° 15 rectifié *bis*, l'amendement n° 139 devenant sans objet.

Adoption de l'article de la loi, modifié.

*Article 28-2 de la loi précitée* (p. 2871)

Amendements n° 36 de la commission, 97 de M. Rouquet et 10 rectifié de Hoeffel. – M. le rapporteur, M. Pourtaud, M. Richert, Mme le ministre, M. Girault. Adoption de l'amendement n° 36 rédigeant l'article de loi, les amendements n° 97 et 10 rectifié devenant sans objet.

*Article 28-3 de la loi précitée* (p. 2873)

Amendement n° 134 rectifié de M. Chérioux et sous-amendement n° 180 du Gouvernement. – M. Chérioux, Mme le ministre, M. le rapporteur. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Amendement n° 37 de la commission. – M. le rapporteur, Mme le ministre, M. Richert. – Adoption.

Amendement n° 98 de M. Rouquet. – Retrait.

Amendement n° 85 de M. Plasait. – Retrait.

Adoption de l'article de la loi modifié.

*Article additionnel après l'article 28-3 de la loi précitée* (p. 2874)

Amendement n° 145 rectifié de M. Le Grand. – MM. Le Grand, le rapporteur, Mme le ministre. – Retrait.

Adoption de l'article 14 modifié.

## Article 15. – Adoption (p. 2875)

M. le rapporteur.

Renvoi de la suite de la discussion.

11. **Dépôt d'une proposition de loi** (p. 2875).
12. **Dépôt de propositions d'acte communautaire** (p. 2875)
13. **Dépôt d'un rapport d'information** (p. 2875).
14. **Ordre du jour** (p. 2875).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENCE DE M. JEAN DELANEAU vice-président

**M. le président.** La séance est ouverte.  
(La séance est ouverte à onze heures.)

1

### PROCÈS-VERBAL

**M. le président.** Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

### DÉCÈS D'UN ANCIEN SÉNATEUR

**M. le président.** J'ai le regret de vous faire part du décès de notre ancien collègue Jean Florisson, qui fut sénateur des établissements français d'Océanie de 1953 à 1958.

3

### AIR ET UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE

#### Discussion d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi (n° 304, 1995-1996) sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. [Rapport n° 366 (1995-1996) et avis n° 337 (1995-1996).]

Dans la discussion générale, la parole est à Mme le ministre.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, l'atmosphère est devenue l'un des enjeux majeurs du XXI<sup>e</sup> siècle. J'en veux pour preuve la tenue, au cours des seuls quinze derniers jours, de plusieurs manifestations internationales de haut niveau consacrées au moins en partie à cette question : la réunion de la commission du développement durable à New York, la réunion d'un groupe *ad hoc* sur le climat à Bruxelles, la conférence ministérielle de Londres sur la pollution par l'ozone, enfin, la réunion des ministres de l'environnement du G 7 à Cabourg.

Le second rapport d'évaluation du groupe intergouvernemental sur l'évolution des climats, le GIEC, qui a été approuvé au cours de sa onzième assemblée à Rome,

en décembre 1995, a confirmé la réalité des scénarios de changement du climat lié à l'accroissement de l'effet de serre.

**M. Pierre Laffitte.** Très bien !

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Il faut s'attendre, d'ici à 2100 ou peut-être avant, à une augmentation de l'ordre de deux degrés de la température moyenne à la surface du globe.

Ce réchauffement conduira à une hausse de l'ordre de cinquante centimètres du niveau des océans, sous l'effet de la dilatation et de la fonte des glaciers et des calottes glaciaires. Si les conséquences locales de ces bouleversements du climat sont encore difficiles à apprécier avec précision, on peut cependant d'ores et déjà s'attendre à une désertification dans les zones arides et semi-arides, à l'extension des zones géographiques touchées par les maladies infectieuses, à une recrudescence des événements météorologiques exceptionnels et à une accentuation des problèmes de famine dans les régions les plus pauvres.

Les coûts de ces dommages, que je n'hésite pas à qualifier pour certains de gigantesques, sont encore malaisés à calculer ; on peut néanmoins affirmer sans se tromper qu'ils se chiffreront au moins en dizaines de milliards de francs. Certaines estimations avancent l'ordre de grandeur de 1 à 2 p. 100 du produit intérieur brut mondial.

D'aucuns affirment que le changement du climat a bel et bien commencé : la température moyenne du globe a augmenté de 0,6 degré au cours du XX<sup>e</sup> siècle ; le niveau de la mer s'est élevé d'une vingtaine de centimètres.

Parmi les dix années les plus chaudes de ce siècle, sept ou huit, je crois, concernent la décennie qui vient de s'écouler. Le « tableau de bord de la planète » pour 1995, publié samedi dernier aux Etats-Unis par le *World Watch Institute*, indique que 1995 a été l'année la plus chaude depuis que l'humanité a commencé à mesurer les températures, voilà cent trente ans.

Les assureurs s'inquiètent de la multiplication des sinistres majeurs liés à des conditions météorologiques extrêmes, par exemple dans nos départements et territoires d'outre-mer.

Le rapport du *World Watch Institute* indique que les paiements pour les sinistres industriels dus aux conditions météorologiques ont atteint 48 milliards de dollars pour les années quatre-vingt-dix contre 16 milliards de dollars pour la totalité des années quatre-vingt.

Il indique également que la production mondiale de céréales a été, en 1995, la plus faible depuis 1988 et que les réserves mondiales de céréales sont tombées de soixante et un à quarante-huit jours d'utilisation.

**M. Alain Vasselle.** Ce sera pis en 1996 !

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** La réduction des émissions de gaz à effet de serre est une bonne illustration du principe de précaution, adopté lors de la conférence de Rio.

**M. Pierre Laffitte.** Très bien !

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Ce principe a été défini clairement par la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

Or, si la précaution était de mise ces dernières années, elle doit aujourd'hui de plus en plus céder la place à la prévention. Les experts confirment en effet la causalité entre l'accroissement de l'effet de serre et l'augmentation de la concentration de certains gaz dans l'atmosphère.

Des engagements ont été pris en vue de limiter les émissions de gaz à effet de serre participant aux changements climatiques. La convention-cadre signée à Rio de Janeiro en 1992 et ratifiée par la France le 25 mars 1994 fixe comme objectif ultime la stabilisation des concentrations dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, notamment de gaz carbonique.

On sait que cet objectif suppose une réduction drastique des émissions, qui devra être précisée dans les protocoles pris pour l'application de la convention. Pour le gaz carbonique, c'est une réduction de l'ordre de 50 p. 100 à 70 p. 100 qu'il faudrait atteindre, selon les modèles du cycle du carbone. Plus tard l'on décidera d'agir, mesdames, messieurs les sénateurs, plus grand sera l'effort nécessaire pour atteindre cet objectif ultime.

**M. Pierre Laffitte.** C'est vrai !

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** L'effort le plus important concerne les émissions de gaz carbonique, qui contribue à la part principale de l'accroissement de l'effet de serre. C'est aussi le plus difficile à mettre en œuvre, car il n'est pas possible de dépolluer les émissions de gaz carbonique, qui sont directement liées aux consommations d'énergie fossile ou à la déforestation.

A titre d'étape, la convention prévoit que les pays industrialisés signataires, individuellement ou conjointement, réduiront en l'an 2000 leurs émissions de gaz à effet de serre, hormis les gaz qui sont déjà visés par le protocole de Montréal sur la protection de la couche d'ozone, au niveau de 1990.

L'Union européenne a souscrit globalement à cet engagement et a prévu en outre une stabilisation de ses émissions de gaz carbonique d'ici à l'an 2000 au niveau atteint en 1990. On sait aujourd'hui que cet objectif ne sera certainement pas tenu et que les émissions ne seront pas stabilisées.

Pour sa part, la France s'était fixé, dès 1990, l'objectif de stabilisation de ses émissions de gaz carbonique à partir de l'an 2000 à un niveau inférieur à deux tonnes de carbone par habitant et par an. Selon le programme national de prévention du changement de climat, adopté par le Gouvernement en février 1995, les émissions françaises de gaz carbonique devraient augmenter de 7 p. 100 d'ici à l'an 2000, dans le cadre de l'engagement communautaire de stabilisation, notre pays étant en meilleure position que ses partenaires. On sait aujourd'hui que ce chiffre sera vraisemblablement dépassé et que nos émissions ne seront pas stabilisées.

L'origine principale de ces dérapages est sans conteste le secteur des transports, le seul en augmentation continue, qui représente aujourd'hui plus du tiers de nos émissions de gaz carbonique. Ce secteur est encore dépendant à 96 p. 100 des énergies fossiles. En outre, le trafic routier ne cesse d'augmenter. Entre 1985 et 1994, le transport de marchandises par route a augmenté de 43 p. 100 au moment même où le transport par rail diminuait de 13 p. 100. Dans cette même période, le trafic des véhicules personnels a augmenté de 33 p. 100, au moment où le trafic des bus et cars n'augmentait que de 15 p. 100...

**M. Charles Descours.** Hélas !

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** ... e où le trafic ferroviaire diminuait de 3 p. 100. On entre voit à travers ces quelques chiffres que l'inversion de la tendance ne pourra passer que par des mesures structurelles et des changements radicaux de nos comportements et mode de vie.

Le changement du climat n'est qu'un des phénomènes d'environnement global qui affectent l'ensemble de notre planète. Mais c'est le plus effrayant pour les générations futures.

**M. Charles Descours.** C'est vrai !

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** La couche d'ozone, quant à elle, déjà sérieusement atteinte par les produits organohalogénés tels que les CFC émis depuis des décennies, ne devrait se reconstituer qu'au courant du prochain siècle, et ce malgré les mesures très fortes qui ont été prises au titre de la convention de Vienne et du protocole de Montréal.

La diminution de la diversité biologique, l'apparition de nouvelles maladies comme le sida ou la récente épidémie de peste Ebola en Afrique, les interrogations actuelles sur les encéphalopathies spongiformes sont autant de phénomènes inquiétants qui, de nos jours, prennent immédiatement une valeur planétaire en raison du développement des échanges et des voyages.

Ces questions de santé me conduisent à affirmer devant vous, mesdames, messieurs les sénateurs, l'importance que j'attache personnellement aux relations entre environnement et santé.

Il s'agit là d'une préoccupation sans conteste d'actualité. Ainsi, l'information sur les épisodes de pollution de 1994 et de 1995 a mis en évidence les problèmes de santé publique posés par la pollution de l'air extérieur en milieu urbain, qui est essentiellement due à la circulation automobile.

Les liens entre la pollution atmosphérique et la santé ont, en effet, été démontrés par de très nombreuses études tant françaises qu'étrangères, et des études sont encore aujourd'hui en cours pour quantifier les liens de causalité. Je rappellerai à cet égard l'étude ERPURS sortie en 1994, les conclusions récentes auxquelles sont parvenus les experts du réseau national de santé publique et les nombreuses études américaines sorties sur ce sujet. Ainsi, une étude américaine menée sur 151 villes et sur 500 000 adultes conclut que le risque relatif de mortalité prématurée augmente de 15 p. 100 dans les villes à fort niveau de pollution par les particules fines par rapport aux villes à faible niveau de pollution de ce type, ce qui pourrait conduire à une augmentation absolue de 3 p. 100 de la mortalité prématurée.

Même si nombre de points restent à l'étude et si certains résultats de travaux sont contestés ou aléatoires, il n'en demeure pas moins que, par application des principes de précaution et de prévention, l'action politique se révèle indispensable pour réduire cette pollution.

S'ajoute le fait que la circulation automobile, dont chacun reconnaît aujourd'hui que, si elle n'est pas le seul facteur de pollution urbaine, elle joue néanmoins un rôle majeur dans cette dernière, la circulation automobile, dis-je, ne limite pas ses effets sur la santé entendue au sens morbidity du terme. En effet, le bruit, les odeurs, la diminution des espaces offerts aux piétons sont autant de nuisances, de facteurs de mal-être, si ce n'est de maladies de citadins. La santé, au sens où l'entend le professeur Mattei dans son rapport sur les liens entre la santé et l'environnement, est donc bien directement mise en cause par la pollution atmosphérique, notamment automobile.

Le débat social et politique qui s'est ouvert avec l'élaboration de la loi témoigne très clairement de ce que, dans l'esprit de nos concitoyens, des médias et des politiques, c'est bien la santé qui justifie aujourd'hui votre intervention, mesdames, messieurs les sénateurs, et, au-delà, les changements de comportements à l'égard de la pollution en ville.

Cette prise de conscience se manifeste désormais par une demande accrue d'information par le public. Elle appelle l'adoption de mesures préventives et curatives. Il apparaît en outre nécessaire de prendre en compte les impératifs de lutte contre la pollution atmosphérique dans la définition des autres politiques publiques, telles que l'urbanisme ou les transports, dont elle doit devenir une composante à part entière.

Vous avez pu, à la lecture de la presse de ces derniers jours, mesdames, messieurs les sénateurs, noter combien cette prise de conscience était devenue d'actualité. Le problème du danger des émissions de benzène lors du plein des véhicules dans les stations-service a été mis récemment en exergue. Les travailleurs susceptibles de respirer du benzène sur leur lieu de travail seraient-ils les seuls à bénéficier de normes drastiques, au détriment de la santé des automobilistes ? Notre pays sera-t-il le dernier pays européen à ne pas réglementer la teneur en benzène dans les carburants ?

**M. Charles Descours.** Et en plomb !

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Par ailleurs, un rapport récent de la Banque mondiale vient de mettre en évidence, les graves dangers de l'essence plombée pour la santé, notamment des enfants résidant dans les grandes villes. Combien d'automobilistes français, dont le véhicule est postérieur à 1984, ignorent-ils que ce véhicule peut parfaitement fonctionner à l'essence sans plomb d'indice d'octane 98, de surcroît moins chère que le supercarburant plombé ? Certains pays de l'Union européenne ont d'ores et déjà supprimé la distribution de l'essence plombée.

Vous avez également pu observer, ces derniers mois, l'inquiétude croissante face aux émissions de particules fines émises par les moteurs diesel. Si l'émission de fumées visibles a été vigoureusement réduite avec le caractère plus sévère des normes européennes, les particules fines, invisibles à l'œil nu et difficiles à mesurer avec les technologies de surveillance actuelles, sur lesquelles sont agglutinées des molécules d'hydrocarbures dont certaines soupçonnées d'être cancérigènes, jouent leur œuvre pernicieuse en pénétrant au plus profond des alvéoles pulmonaires.

Je terminerai par l'ozone, ce polluant photochimique de la basse atmosphère dit « le mauvais ozone », par opposition à celui qui est présent dans la stratosphère et sans lequel la vie sur terre serait impossible, car il nous protège des rayonnements ultraviolets du soleil.

L'ozone est un polluant secondaire, car il est formé à partir de la combinaison de précurseurs en présence de rayonnement solaire. Ces précurseurs sont les oxydes d'azote, émis aux trois quarts par les transports, et les composés organiques volatils, ces hydrocarbures non méthaniques émis pour plus de la moitié par les transports.

De plus en plus, nos étés voient des pics de pollution par l'ozone se produire. Le nombre de dépassements horaires du seuil d'information fixé par la directive européenne du 21 septembre 1992 s'élève maintenant à dix à quinze dépassements par analyseur et par an. Le bilan pour 1995 montre qu'aucune de nos régions françaises ne se trouve à l'abri.

Le projet de loi que j'ai l'honneur de vous présenter aujourd'hui est le premier texte du droit de l'environnement qui reconnaît que le droit à l'environnement passe par le droit à la santé. Ainsi, son article 1<sup>er</sup> affirme, notamment, l'existence d'un lien entre la préservation de la qualité de l'air et la santé publique. Il garantit le droit à chacun de respirer un air pur qui ne nuise pas à sa santé.

Outre l'aspect évident de ce principe, il s'agit d'un droit fondamental du citoyen. En réalité, il ne fait que traduire pour la pollution atmosphérique le préambule de la Constitution de 1946, qui précise : « La nation garantit à tous, notamment à l'enfant, à la mère et aux vieux travailleurs, la protection de la santé. »

Par ailleurs, l'affirmation de ce droit vient de se traduire par la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, dans un arrêt du 9 septembre 1994, qui, sur le fondement de l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme, a posé le principe selon lequel les atteintes à l'environnement, en tant qu'elles nuisent à la santé, méconnaissent le droit du citoyen au respect de sa vie privée et familiale.

Le principe de droit européen, au sens conventionnel du terme, est donc parfaitement posé.

Bien entendu, ces atteintes à la santé ont, outre leur coût social, un coût économique très important, qui s'ajoute aux coûts des autres dommages provoqués par la pollution.

Toutes les études concordent, qu'il s'agisse d'estimations de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques, l'INERIS, des chiffres de la commission des comptes de la nation, du rapport Boiteux, ou encore de l'extrapolation en France d'études provenant d'autres pays.

Les coûts externes de la pollution de l'air, si l'on excepte ceux qui sont liés aux changements climatiques, se chiffrent en dizaines de milliards de francs par an. Pour un petit tiers, il s'agit des effets sur les bâtiments, pour un tiers des effets sur les écosystèmes, la végétation et les forêts et, pour le grand tiers, des effets sur la santé. Les synthèses internationales chiffrent les dommages de 0,36 à 0,4 p. 100 du produit intérieur brut soit, pour notre pays, une cinquantaine de milliards de francs.

Dans certains cas, le coût par tonne de polluant des mesures d'abattement de la pollution peut être plusieurs fois moindre que le coût des dommages qui résultent de l'émission d'une tonne de polluant.

Il apparaît donc clairement que le renforcement de l'arsenal législatif de lutte contre la pollution atmosphérique est une nécessité économique autant qu'écologique pour l'intérêt général de la collectivité nationale.

J'irai même plus loin : le renforcement de la lutte contre la pollution atmosphérique doit consolider la position de l'industrie française, notamment de nos éco-industries.

L'environnement est devenu un grand secteur économique à part entière. Il représente pour la France un atout considérable. Un récent ouvrage du ministère de l'industrie montre que, sur cent technologies clés pour l'industrie française à l'horizon 2000, onze relèvent directement du secteur de l'environnement et une quarantaine indirectement.

Le marché des éco-industries dans le monde progresse et atteindra, en l'an 2000, 300 milliards de dollars. Pour tous les grands projets, d'aménagement ou industriels, la capacité à intégrer la dimension « environnement » devient la clé de la réussite.

Aujourd'hui, 420 000 personnes sont employées en France dans des secteurs liés à l'environnement, soit près de 2 p. 100 de la population active, et 275 000 emplois sont directement liés à l'environnement. Les éco-industries représentent, pour leur part, 145 000 emplois et un chiffre d'affaires de l'ordre de 130 milliards de francs.

Il s'agit d'un secteur qui progresse de façon considérable : environ 3 à 4 p. 100 par an.

Les perspectives d'évolution diffèrent selon les secteurs. Si, pour l'eau et les déchets, les perspectives sont très favorables, l'air est malheureusement le parent pauvre, puisqu'il représente aujourd'hui moins de 6 p. 100 des emplois et moins de 5 p. 100 du chiffre d'affaires des éco-industries. Hormis quelques PME très dynamiques, la France ne dispose pas d'industrie du traitement de l'air qui soit à la hauteur de son niveau économique et qui puisse résister à la concurrence internationale.

Je suis, mesdames, messieurs les sénateurs, personnellement convaincue que la prise en compte de l'environnement constitue aujourd'hui un enjeu tout autant économique qu'écologique. Comme le reconnaissent les derniers programmes d'action européens pour l'environnement, un niveau élevé de protection de l'environnement représente la condition indispensable de la réussite économique.

La protection de l'environnement est devenue une « force industrialisante ». Le développement de véhicules plus propres, de systèmes performants de dépollution des fumées sont des atouts pour l'avenir des industriels qui misent sur l'environnement.

Le projet de loi que j'ai l'honneur de vous présenter a l'ambition de contribuer à créer un grand secteur des éco-industries de l'air en France. Les entreprises françaises de la dépollution et des véhicules propres bénéficieront ainsi d'une expérience qui leur permettra de se positionner très favorablement sur les marchés étrangers. En effet, la question que nous avons à résoudre se pose aujourd'hui dans tous les pays du monde.

L'enjeu est de taille. Je citerai quelques chiffres tirés du « tableau de bord de la planète », auquel j'ai fait allusion tout à l'heure. Ils indiquent que la production mondiale de bicyclettes a atteint le niveau record de 114 millions d'unités en 1995, contre 108 millions d'unités en 1993. Par ailleurs, l'utilisation de l'énergie éolienne a fait un bond de 33 p. 100 entre 1994 et 1995.

Ces quelques éléments permettent de souligner l'ampleur de l'enjeu économique qui sous-tend ce projet de loi.

La lutte contre la pollution de l'air n'est pas seulement un enjeu économique ou de santé, c'est aussi un enjeu pour la qualité de la vie de nos concitoyens. Il existe, mesdames, messieurs les sénateurs, une très forte vigilance de l'opinion sur ce sujet. Il s'agit non seulement de pouvoir mieux respirer, mais également de rendre la ville au citoyen en agissant sur la place de la voiture dans la ville.

A cet égard, je me réjouis de la création en 1994, sous l'égide et avec l'aide de la Commission européenne, d'un club des villes sans voitures d'Europe. Quatre villes françaises en font aujourd'hui partie. J'espère que ce club s'élargira considérablement dans les années à venir.

Les différents sondages et études d'opinion effectués depuis quelques mois démontrent que la question de la pollution de l'air préoccupe considérablement nos concitoyens.

Je n'entrerai pas dans le détail, mais il est tout à fait clair qu'aujourd'hui 90 p. 100 des Français estiment que la pollution de l'air a des conséquences très graves ou

assez graves sur la santé, et 88 p. 100 d'entre eux mettent la circulation automobile au premier rang des causes de la pollution de l'air dans les grandes villes.

Ils en tirent les conséquences et modifient leur propre comportement puisque, à l'heure actuelle, 87 p. 100 de nos concitoyens se disent prêts à ne pas prendre leur voiture pour circuler en ville les jours où la pollution atmosphérique atteint des seuils critiques.

La presse et le discours politique ont eux aussi changé et j'ai la faiblesse de penser que mes propres prises de positions sur la place de la voiture en ville, sujet considéré comme tabou jusqu'à présent, ont au moins ouvert la voie à un grand débat de société, ce dont on ne peut que se réjouir.

Tel est, mesdames, messieurs les sénateurs, le contexte qui a prévalu à l'élaboration du projet de loi que j'ai l'honneur de vous présenter aujourd'hui.

Il m'est apparu indispensable de refondre et de compléter la législation en vigueur, qui date de 1961, afin de disposer d'un ensemble cohérent permettant de faire face, de façon efficace, aux nouvelles dimensions de la pollution atmosphérique. C'est la raison pour laquelle le projet de loi traite tout à la fois de la qualité de l'air et de la maîtrise de l'énergie.

Ce texte anticipe sur la transposition en droit national de la directive du Conseil concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant, qui a fait l'objet d'une position commune du Conseil sous ma présidence en juin 1995.

Cette directive tend à demander aux Etats membres de mesurer et d'évaluer la qualité de l'air ambiant sur leur territoire, pour treize polluants déterminés, dont les normes de qualité de l'air seront fixées par des « directives filles ». Elle a également pour objet de leur demander d'améliorer la qualité de l'air ambiant et tout particulièrement de prendre des mesures dans les zones où ces normes sont dépassées. Des seuils d'alerte pourront, en outre, servir de base au déclenchement de mesures d'information de la population.

Le projet de loi repose également sur l'excellent rapport réalisé, à la demande de mon prédécesseur et du Premier ministre de l'époque, par l'un d'entre vous, M. Richert, auquel je tiens à rendre un hommage tout particulier pour l'action qu'il mène depuis de nombreuses années dans le domaine de la qualité de l'air, notamment à la tête de l'Association pour la surveillance de la pollution atmosphérique en Alsace. De nombreuses propositions de ce rapport, ayant un caractère plus technique, pourront également être reprises par les textes réglementaires d'application de la loi.

Pour préparer ce projet de loi, sur la base de la directive européenne et du rapport de M. Richert, j'ai constitué un groupe de concertation regroupant l'ensemble des acteurs socio-économiques, dont les médecins. Je me félicite du climat constructif qui a prévalu tout au long des travaux de ce groupe, et tout particulièrement de l'apport remarquable des parlementaires membres de ce groupe, MM. Richert et Hérisson, sénateurs, et MM. Merville et Julia, députés.

Ce texte représente pour moi le strict minimum des actions que les pouvoirs publics doivent entreprendre face aux enjeux que j'ai rappelés tout à l'heure. Vous comprendrez donc aisément que, si la loi votée devait être en retrait par rapport à ce minimum, nous ne répondrions pas de façon satisfaisante aux problèmes de pollution.

Avant de présenter très brièvement le projet de loi, je souhaite remercier tout particulièrement M. Philippe François, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan, pour la richesse du rapport qu'il a établi et pour la qualité des débats qu'il a dirigés. Je souhaite également remercier M. Philippe Adnot, rapporteur sur avis de la commission des finances, qui a effectué un travail d'une rare précision sur les mesures financières fiscales proposées dans le projet de loi.

Ce dernier repose sur un équilibre que j'estime compréhensible pour parvenir aux objectifs qui ont été appelés précédemment.

Il s'agit, tout d'abord, de l'équilibre entre la contrainte et l'incitation.

La réduction de la pollution dans nos villes ne pourra être effectuée – j'insiste sur ce point – qu'avec l'adhésion de la population, qui devra accepter puis trouver des moyens de modifier ses comportements.

C'est la raison pour laquelle toute interdiction générale de circulation me paraît devoir être bannie au bénéfice de nombreuses mesures incitatives.

En revanche, trois types de contraintes sont retenues dans le projet de loi : l'obligation de respecter des valeurs limites et des objectifs de qualité de l'air ; l'obligation d'engager des plans à moyen et long terme de réduction des pollutions en précisant les moyens pour les atteindre ; l'obligation pour l'Etat de restreindre la circulation les jours de pic de pollution.

Ces contraintes sont indispensables si nous ne voulons pas être obligés, dans quelques années, de prendre des mesures bien plus draconiennes.

Il s'agit, ensuite, de l'équilibre entre les compétences de l'Etat et celles des collectivités locales.

Si la surveillance de la qualité de l'air et la lutte contre la pollution atmosphérique ressortissent à la compétence de l'Etat, les collectivités locales, dans l'exercice de leurs compétences de police, de gestionnaire du domaine et de planificateur, disposent évidemment des moyens permettant de mettre en œuvre ces politiques.

Cet équilibre s'inscrit dans la volonté d'associer étroitement le public à la politique de lutte contre la pollution. Le public participera, par l'intermédiaire d'associations, aux organismes chargés d'assurer la surveillance de l'information ; ces différents plans seront soumis à une enquête publique.

Cette association concrète du public participe à la fois à la volonté de transparence du Gouvernement et de la nécessité de faire œuvre de pédagogie.

Enfin, le projet de loi respecte l'engagement du Gouvernement de ne pas créer de taxes ou de prélèvements supplémentaires, tout en appliquant le principe pollueur-payeur.

J'aborderai maintenant très brièvement l'architecture du projet de loi.

La santé est la pierre angulaire de ce texte. Ce dernier reconnaît explicitement à chacun un droit à respirer un air d'une qualité telle qu'il ne nuise pas à sa santé, et tend le champ d'application des études d'impact au domaine de la santé.

Un droit à l'information est également reconnu à chacun. La transparence de cette information sera garantie par la gestion quadripartite du système de surveillance de la qualité de l'air : la mission de surveillance est confiée par l'Etat à des associations regroupant l'administration, les collectivités locales, les industriels, ainsi que les associations.

Ce système de surveillance sera progressivement étendu à l'ensemble du territoire d'ici à l'an 2000, en commençant par les agglomérations de plus de 250 000 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 1997 et celles de 100 000 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 1998.

Son financement sera assuré, d'une part, par une partie des recettes de la taxe parafiscale perçue sur les émissions atmosphériques des industries polluantes, d'autre part, par un redéploiement budgétaire du produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers, à hauteur d'un maximum de 0,4 centime par litre de carburant.

Ainsi sera appliqué de manière particulièrement novatrice le principe pollueur-payeur, qui constitue l'un des fondements du droit de l'environnement, qu'il soit communautaire ou national.

Afin de respecter les objectifs et les normes de qualité de l'air qui seront fixés, le projet de loi institue la notion de plan régional de la qualité de l'air, dans un double objectif de prévention et de concertation.

Des plans de protection de l'atmosphère seront, en outre, établis dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants et dans les zones où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées. Soumises à enquête publique et faisant l'objet d'une large concertation, les mesures prévues par ces plans pourront être d'application permanente et couvrir les installations fixes comme les installations mobiles. Les mesures d'exception en cas de pointe de pollution, mises en œuvre par les préfets, devront revêtir un caractère très contraignant puisqu'elles devront comporter des restrictions de circulation.

Les établissements relevant des installations classées continueront à être régis par cette seule loi de juillet 1976, qui permet de lutter efficacement contre les pollutions industrielles.

En outre, dans le double souci de simplification administrative, conforme aux orientations du plan triennal pour la réforme de l'Etat, et de non-accroissement des contraintes des entreprises, le projet de loi ne crée pas de nouveau dispositif d'autorisation.

Ce texte permettra de prendre une large palette de mesures techniques au niveau national, qui seront renforcées localement, en tant que de besoin, par les plans de protection de l'atmosphère. Ces mesures concerneront notamment les produits, combustibles et carburants, ainsi que les véhicules.

Le projet de loi comporte également des mesures positives qui concerneront tant l'aménagement urbain que la fiscalité.

Une nouvelle vigueur sera donnée à un dispositif qui existe déjà, mais qui n'a guère été utilisé : je veux parler des plans de déplacements urbains. Elaborés et mis en œuvre par les organismes chargés du transport urbain, ils seront obligatoires dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants et facultatifs ailleurs. Par une politique globale à l'échelle de l'agglomération, ils permettront aux collectivités locales de procéder à des partages de voirie, de favoriser l'intermodalité et les transports publics, et de concevoir, plus généralement, le développement urbain en intégrant la pollution de l'air et les déplacements.

Par ailleurs, le projet de loi énonce les principes que la fiscalité des combustibles et carburants doit respecter, notamment le principe de neutralité. L'évolution de cette fiscalité donnera lieu à un rapport présenté au Parlement.

Ces principes font aujourd'hui l'objet d'un consensus dans les enceintes internationales. Il s'agit là d'une disposition importante, car elle permet d'introduire dans les choix fiscaux la préoccupation environnementale.

Le projet de loi contient également des dispositions fiscales positives destinées à faire décoller le marché des véhicules peu ou moins polluants, tels que, bien sûr, les véhicules électriques mais aussi ceux fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié.

Telles sont, monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les sénateurs, les grandes lignes du projet de loi que j'ai l'honneur de vous présenter. J'espère vous avoir convaincus de sa nécessité, de son opportunité et de son bien-fondé. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. Pierre Laffitte.** Bravo !

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Philippe François, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, le projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, déposé au Sénat en première lecture, traite d'un sujet qui répond à beaucoup d'attentes, qui soulève de nombreuses questions et dont l'importance a été soulignée par les multiples échos dans la presse et les médias auxquels a donné lieu l'adoption du texte en conseil des ministres, le 3 avril dernier.

Vous avez souligné, madame le ministre - c'est un point particulièrement positif - combien, tout au long de son élaboration, ce projet de loi avait fait l'objet d'une concertation approfondie et comment vous aviez, en personne, présidé et animé un groupe de concertation réunissant des élus, les professionnels concernés et des associations d'environnement.

Ce groupe a, je crois, rempli sa mission, en dépit des difficultés inhérentes à la mise en harmonie des positions de quatre ministères aussi différents que ceux de l'environnement, de l'industrie, des transports et des finances. Il a pu élaborer une synthèse des positions communes auxquelles il était parvenu, synthèse qui a servi de canevas à l'élaboration du projet de loi.

Ce texte doit également beaucoup au rapport de notre collègue M. Philippe Richert,...

**M. Charles Descours.** Très bien !

**M. Philippe François, rapporteur.** ... à qui le Premier ministre avait demandé, en 1995, un rapport sur la surveillance de la qualité de l'air. Ce rapport fait aujourd'hui autorité, comme chacun sait, et je m'en suis moi-même beaucoup inspiré pour l'étude du projet de loi.

Le projet que nous examinons aujourd'hui, avec trente-huit articles répartis en neuf titres, est un projet ambitieux, et il faut en rendre hommage au Gouvernement, qui a fait un vrai travail et qui prouve ainsi sa volonté de légiférer.

Il repose en effet sur un postulat désormais connu de tous, même s'il mérite d'être encore approfondi et étayé par des études épidémiologiques et scientifiques incontestées : la qualité de l'air a des retentissements plus ou moins immédiats sur la santé des êtres humains.

Je me contenterai de rappeler ici une évidence physiologique simple, pour étayer cette affirmation : le corps humain absorbe chaque jour 1,5 kilogramme de nourriture, 2 kilogrammes d'eau, mais il fait transiter par les poumons 14 kilogrammes d'air.

Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais d'ailleurs faire circuler dans les travées de l'hémicycle une pièce à conviction.

**M. le président.** Je vous en prie, mon cher collègue.

**M. Philippe François, rapporteur.** Il s'agit d'un flacon qui m'a été confié par des chimistes experts. (*Un huissier présente le flacon à chaque sénateur.*)

Ce flacon contient les particules émises par un autobus de la RATP bien réglé sur un trajet de deux kilomètres. Voilà qui fait prendre conscience de la réalité de ces particules extrêmement fines que nous inhalons quotidiennement !

Il se trouve que toute la population est exposée à la pollution atmosphérique et qu'il ne saurait être question d'« interrompre la distribution d'air », comme on le fait en cas d'eau contaminée ! D'où l'ampleur du phénomène en termes épidémiologiques.

Vous avez donc raison, madame - et le Sénat vous soutiendra - de proposer un dispositif d'envergure pour préserver la qualité de l'air.

Votre projet de loi se caractérise par une triple volonté :

Premièrement, vous voulez disposer d'un cadre législatif rénové et adapté aux nouveaux enjeux de la lutte contre la pollution atmosphérique.

Le présent projet de loi abroge deux lois datant du 10 mars 1948 et du 10 août 1961, et reprend une partie de leurs dispositifs pour les élargir et les adapter. Il donne au Gouvernement les moyens de répondre à ses engagements internationaux et de se conformer aux dispositions adoptées par la Communauté européenne.

La définition de la pollution atmosphérique proposée par l'article 2 du projet de loi englobe les problèmes de pollution atmosphérique à l'échelle planétaire, tels que les effets de la diminution de la couche d'ozone stratosphérique ou encore la concentration des gaz à effet de serre.

Vous avez, ainsi, madame le ministre, l'outil législatif vous permettant de définir les moyens que nous nous sommes engagés à mettre en œuvre en signant, en 1985 la convention internationale de Vienne sur la protection de la couche d'ozone ou, en 1992, celle de Rio, sur les changements climatiques.

Au cours du G7 de l'environnement, réuni les 9 et 10 mai derniers, sur votre initiative, à Cabourg, des voix diverses et concordantes se sont élevées pour souligner l'urgence d'une action coordonnée dans ce domaine.

En outre, plusieurs articles du projet de loi, notamment ceux portant sur la généralisation des réseaux de surveillance de la qualité de l'air à l'ensemble des agglomérations de plus de 250 000 habitants, transposent, de façon anticipée, dans la législation française le contenu d'un projet de directive-cadre sur la qualité de l'air sur lequel le Conseil européen a adopté une position commune en juin 1995 et qui devrait être adoptée avant la fin de 1996.

Le projet de loi va même plus loin en ce qui concerne, notamment, la couverture de l'ensemble du territoire par un dispositif de surveillance de l'air. C'est une bonne chose, tant au regard du droit de chaque citoyen à bénéficier d'une information identique qu'en comparaison de ce qui se passe chez nos partenaires européens, où, en règle générale, la surveillance de l'air est mieux effectuée.

Deuxièmement, à travers ce projet de loi, vous voulez inciter - mais sans obliger - à mener des actions de prévention pour préserver ou améliorer la qualité de l'air.

Il convient de souligner, sans doute pour s'en inquiéter, que, dans le même temps, vous sollicitez en plusieurs occasions les collectivités territoriales.

Celles-ci seront associées à l'élaboration de divers documents. Le préfet aura la responsabilité d'élaborer des plans régionaux de la qualité de l'air, après avis des conseils municipaux concernés et du conseil régional, qui

ixes des orientations pour atteindre les objectifs de qualité de l'air définis au niveau national ou spécifiques à certaines zones.

De plus, dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, le préfet devra élaborer des plans de protection de l'atmosphère qui recensent les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de qualité de l'air, ainsi que les mesures à prendre lorsque les seuils d'alerte relatifs à l'émission de substances polluantes seront atteints. Les mesures, qui peuvent inclure des dispositions restreignant la liberté de circulation, devront être arrêtées après consultation des maires intéressés.

Mais, surtout, vous incitez les collectivités territoriales à participer au financement de ce projet de loi : comme certaines le font déjà, elle pourront, par convention, participer au financement des réseaux de surveillance de la qualité de l'air, aux côtés de l'Etat et des industriels concernés.

Par ailleurs, les plans de déplacements urbains, qui ont pour objet l'harmonisation et l'amélioration des transports de personnes et de marchandises, auront des conséquences non négligeables sur l'offre de transports collectifs et l'aménagement de la voirie. Cela se traduira donc par des engagements financiers naturellement à la charge des collectivités territoriales.

Vous envisagez d'arrêter un certain nombre de mesures incitant les industriels à faire plus dans la lutte contre la pollution atmosphérique. L'essentiel de votre dispositif concerne la pollution d'origine automobile, car elle pèse, avec le chauffage, pour plus de 75 p. 100 dans l'ensemble de la pollution urbaine.

Nous savons - mais il convient de le souligner - que les progrès substantiels ont été obtenus en ce qui concerne les sources fixes de pollution atmosphérique grâce, notamment, à la loi du 19 juillet 1976 sur les installations classées.

A ce propos, je vous indique que le changement d'heure aggrave la pollution atmosphérique due à la circulation automobile. Les pointes de trafic de fin de journée en milieu urbain se font à des heures de plus fort ensoleillement ; elles contribuent ainsi, selon des études statistiques, à une augmentation des pointes d'ozone de 6 p. 100 à 7 p. 100 en favorisant la transformation des polluants primaires en polluants secondaires photo-oxydants.

Je suis moi-même le rapporteur d'une proposition de loi, déposée par notre excellent collègue Charles de Cuttoli, qui préconise l'abandon de l'heure d'été. J'insiste sur l'intérêt de cette mesure, qui serait bénéfique au regard de la pollution photo-oxydante dans les grandes villes européennes, où les pics de pollution par l'ozone sont souvent dépassés pendant l'été.

Vous prévoyez, à juste titre, madame le ministre, un allègement de la taxe intérieure sur les produits pétroliers pour le GPL, le gaz de pétrole liquéfié, et pour le GNV le gaz naturel de ville, en faveur des entreprises de transport public de voyageurs, une exonération de la taxe frappant les véhicules de société en faveur des véhicules électriques ou fonctionnant au GPL ou au GNV, des possibilités d'exonération de vignette ou de taxe sur les cartes grises et des possibilités d'amortissement exceptionnel pour certains matériels, comme les accumulateurs, les compresseurs et les dispositifs de stockage.

La commission des affaires économiques et du Plan a examiné avec la plus attentive réflexion les suggestions que vous faites, madame le ministre.

Pour mon compte, j'ai voulu que la concertation sur ce texte soit au moins aussi affirmée au Sénat que lors de son élaboration par le Gouvernement. J'ai procédé à une quarantaine d'auditions, dont vous trouverez la liste en annexe de mon rapport écrit. J'ai travaillé, enfin, en concertation avec mon collègue Philippe Adnot, rapporteur pour avis de la commission des finances.

Je me suis permis d'entendre le Gouvernement et les diverses administrations, mais aussi les industriels de la chimie, du raffinage, de la construction automobile et du traitement des déchets, les professionnels du transport, les grandes associations d'élus locaux, les écologistes.

J'ai adopté une démarche qui me paraît pouvoir être celle du Sénat : j'en veux pour preuve que la commission des affaires économiques et du Plan vous proposera d'adopter conformes quatorze articles sur les trente-huit que comporte le projet de loi et que, sur la cinquantaine d'amendements qu'elle vous soumettra, beaucoup proposent une rédaction plus claire ou plus concise des articles, sans remettre pour autant en cause la signification du texte.

Dans sa forme actuelle, néanmoins, le projet de loi paraît, à la commission, être perfectible sur trois points.

Trop souvent, le projet de loi revêt une forme plus déclarative et indicative que réellement normative.

Ce défaut n'est pas nouveau. Depuis une quinzaine d'années, nous avons vu se multiplier ce type de textes, parfois plus littéraires que normatifs, oubliant le grand Portalis dont la statue orne cet hémicycle et qui disait : « La loi est un commandement. » Je vous rappelle les rédactions parfois plus poétiques que rigoureuses des articles 1<sup>er</sup> de la LOTI, de la loi « littoral », de la loi « montagne » ou de la loi sur l'eau.

Il a été naturellement question de l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi dont on a déjà beaucoup parlé, notamment voilà quelques instants, madame le ministre.

La commission ne proposera pas, pour sa part, de rédaction nouvelle, mais elle s'inquiète parfois des contentieux virtuels que l'affirmation du droit de chacun à respirer un air pur pourrait éventuellement générer. Vous avez abordé ce point tout à l'heure et nous aurons l'occasion d'y revenir lors de la discussion des articles.

Si l'on se réfère à la force obligatoire de la loi, chacun peut se prévaloir de l'exercice de ce droit, mais rien n'est dit sur les autorités chargées de la mise en œuvre de ce principe. Je crois de mon devoir, madame le ministre, au nom de tous les élus locaux, que nous représentons ici, de vous mettre en garde contre le danger de telles formules.

Ensuite, il ne faut pas se dissimuler que le projet de loi mise d'abord sur l'Etat, par l'intermédiaire des préfets, et sur le réseau associatif. Il est vrai que, dans les faits, les organismes actuellement efficaces en ce domaine sont d'origine associative. Nos collègues d'Ile-de-France connaissent très bien l'AIRPARIF, ceux d'Alsace-Lorraine connaissent l'ASPA, l'Association pour la surveillance de la pollution atmosphérique en Alsace, présidée par notre collègue M. Richert, et nous savons l'efficacité des vingt-huit associations qui couvrent une bonne partie du territoire. Il était donc logique de s'appuyer sur elles.

Toutefois, en confiant toutes ces responsabilités aux préfets et à des associations agréées, il nous semble que le projet de loi présente deux inconvénients.

Il ne fait pas mention de l'ADEME, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, pourtant créée en 1990, qui est compétente en ce domaine et qui, indubitablement, a fait ses preuves.

Il ne confie aux collectivités territoriales qu'un rôle presque essentiellement consultatif, tout en les incitant par ailleurs à accorder, sur leur propre potentiel fiscal, des exonérations de taxe sur les cartes grises ou les vignettes automobiles. On ne leur donne pas de pouvoir, mais on leur dit un peu : « A votre bon cœur ! »

Bien entendu, le Sénat peut difficilement, n'en doutez pas, madame le ministre, accepter un tel montage, alors qu'il représente, en vertu de l'article 24 de la Constitution, le grand Conseil des communes de la République. La réponse est naturellement négative, et elle s'appuie sur une opinion unanime des associations d'élus locaux.

Je me permets de rappeler que, pour la mise en œuvre des plans de déplacements urbains, les collectivités territoriales seront sollicitées, ainsi que pour le financement des réseaux de surveillance. Or la sollicitation risque d'être d'autant plus pesante que la couverture de l'ensemble du territoire se traduit par un besoin de financement annuel, paraît-il, de 330 millions de francs environ. Pendant ce temps, la contribution de l'Etat sera définie chaque année par la loi de finances, et les engagements pris en matière de réduction des dépenses publiques pèseront lourd. Ne risque-t-on pas d'aboutir à un désengagement de l'Etat au détriment des collectivités locales ?

Enfin, le projet de loi comporte des volets techniques et fiscaux intéressants, mais il a semblé souhaitable à la commission, au cours de cette première lecture, de pousser la réflexion dans certaines directions nouvelles.

La commission des affaires économiques, mes chers collègues, vous fera ainsi des suggestions tendant à impliquer le transport ferroviaire en général et la SNCF en particulier dans la réduction des pollutions dues au trafic du transport routier de marchandises, à soutenir la reformulation des carburants qui, associée à l'introduction de composés oxygénés, permet de réduire de façon intéressante les émissions polluantes, et enfin à accentuer les incitations pour le développement de l'utilisation des voitures électriques et des biocarburants, ainsi que des voitures mixtes à bi-carburateur.

Je crois, madame le ministre, que le projet de loi que vous soumettez au Parlement mérite d'être considéré comme la manifestation d'une nouvelle volonté de la nation de prendre conscience d'un fléau qui guette l'humanité. Vous aurez, en effet, permis aux générations d'aujourd'hui de mesurer ce qui sépare les succès techniques et économiques, d'une part, de la santé humaine, d'autre part, que vous tentez de protéger.

Et s'il en est qui, d'aventure, prétendent que ce projet de loi, c'est un peu du vent, et bien ! ce sera pour le Sénat l'occasion de lui donner du souffle. (*Bravo ! et applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Philippe Adnot, rapporteur pour avis de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé et les pics de pollution enregistrés tant à Paris que dans certaines grandes villes de province sont à l'origine d'une forte sensibilisation de l'opinion publique au problème de la qualité de l'air. Annoncé depuis le mois de juillet dernier, ce projet de loi aurait dû être soumis au Parlement dès l'automne dernier. Malgré ce retard, qui traduit la naissance difficile du projet, nous voici – enfin ! – saisis d'un texte très attendu.

Ce projet de loi a une double ambition : mettre en œuvre une politique de surveillance de la qualité de l'air et favoriser la réduction de la pollution atmosphérique. Abordant des thèmes sensibles et malgré ses limites, ce texte constitue une avancée certaine. Si la commission de finances ne s'est saisie pour avis que des seuls aspects financiers de ce projet de loi, elle m'a cependant confié le mandat d'appeler votre attention sur la portée de certaines dispositions générales figurant dans le texte, tout particulièrement de la formule figurant à l'article 1<sup>er</sup> : « Chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ».

Notre rôle est en effet de légiférer, c'est-à-dire d'inscrire dans le droit positif des dispositions normatives. Le législateur doit donc éviter l'inscription dans la loi d'énoncés généraux et, *a fortiori*, incantatoires. De tels énoncés encourent, à notre sens, une double critique : soit ils sont sans portée normative et, dans ce cas, ils sont juridiquement inutiles, soit ils sont susceptibles d'avoir une portée normative et, à ce moment-là, le caractère général de leur formulation peut engendrer des effets juridiques ou financiers imprévus, voire fâcheux.

Je vous demande donc instamment, madame le ministre, de prendre toutes précautions afin que cette formule ne soit pas demain un prétexte à des procédures contentieuses permanentes.

Avant d'aborder le volet financier et fiscal de ce projet de loi, je souhaiterais présenter quelques remarques générales. L'excellent exposé du rapporteur de la commission des affaires économiques me permettra d'ailleurs d'être bref sur ce point.

Axé principalement sur la pollution atmosphérique urbaine, ce texte, qui vient compléter la panoplie législative française dans le domaine de la lutte contre les pollutions, est loin d'être un simple texte de circonstance.

Il institue d'abord une véritable politique nationale de surveillance de la qualité de l'air, et nous verrons plus tard que son caractère national emporte des conséquences importantes.

Dans ce domaine, le dispositif législatif français est encore incomplet. En dehors de l'ancienne loi sur l'air du 2 août 1961, il tient essentiellement à la loi sur les installations classées du 19 juillet 1976, loi centrée sur la lutte contre la pollution atmosphérique due à des sources fixes et industrielles.

Cette législation est un succès car, si le niveau global de pollution s'est réduit, c'est grâce à la réduction très importante de la pollution atmosphérique d'origine industrielle.

Cependant, il manquait un texte consacré à la lutte contre les sources mobiles de pollution, c'est-à-dire, pour l'essentiel, la pollution d'origine automobile. Or celle-ci – contrairement à la pollution d'origine industrielle – est en hausse malgré la division par cinq du niveau d'émission unitaire de polluants des véhicules depuis 1980. L'explication de cet apparent paradoxe tient à l'essor considérable du parc automobile français, qui a doublé en vingt ans et qui compte aujourd'hui 32 millions de véhicules, dont 25 millions de voitures particulières.

Après cette mise en évidence, j'en viens maintenant aux grandes lignes du dispositif proposé.

Pour répondre au problème et tenter de concilier cette réalité de notre société qu'est l'automobile avec l'objectif de réduction de la pollution qu'elle engendre, le projet de loi qui nous est soumis vise à instituer un réseau de surveillance de la qualité de l'air et à mettre en place une série de plans destinés à lutter contre la pollution atmosphérique.

L'air n'ayant pas de frontière, il convient de saluer le caractère national du dispositif, d'autant plus qu'il s'insère dans une perspective européenne définie par la directive cadre sur l'air de 1995.

S'agissant des dispositions non fiscales du texte, il faut signaler l'article 19, paragraphe III, qui traduit en actes l'engagement pris par le Premier ministre en février de cette année de rendre obligatoire l'incorporation de composants oxygénés dans les carburants avant l'an 2000.

Il convient de souligner, à ce sujet, que toute action sur la qualité des carburants est significative au regard de l'environnement. En effet, même si les carburants ne sont qu'un facteur polluant parmi d'autres, les actions destinées à les rendre moins polluants possèdent l'avantage évident d'agir immédiatement sur l'ensemble du parc et donc, par des effets de masse, d'en accroître considérablement l'efficacité.

J'en viens maintenant au bref descriptif des dispositions financières et fiscales, que nous aurons l'occasion d'aborder plus en détail lors de l'examen des articles.

Tout d'abord, le projet de loi comporte une annonce des modalités de financement de la surveillance de la qualité de l'air partiellement contestables.

Nullement critiquable en ce qui concerne la taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique, l'extrapolation du principe du « pollueur-payeur » à l'utilisation d'une fraction de la taxe intérieure sur les produits pétroliers pour le financement de la surveillance de la qualité de l'air paraît contestable au regard des exigences du principe de l'universalité budgétaire.

La fiscalité de l'Etat n'a en effet pas vocation à être « démembrée » en fonction d'un certain nombre d'objectifs ; la commission des finances considère même qu'il est de son devoir de lutter contre le développement de ce type de pratique.

La commission des finances souhaiterait pour sa part que soit maintenu le financement d'origine budgétaire conforme à celui mis en œuvre par redéploiement pour 1996 au profit du ministère de l'environnement.

Sur le plan fiscal, le projet de loi tire les conséquences de la structure de la fiscalité et de sa répartition, en instituant une action fiscale sectorielle partagée entre l'Etat et les collectivités locales, étant entendu qu'en ce qui concerne ces dernières le texte n'institue que des facultés non compensées par l'Etat. A cet égard, il faut remarquer que le projet comporte une invitation faite aux collectivités locales - nous y reviendrons - à participer « sur une base volontaire » à cette politique de lutte contre la pollution atmosphérique. Sans préjuger la décision du Sénat sur ce point, je souhaiterais d'ores et déjà émettre deux objections de principe sur cette idée : elle est contraire à la définition d'une politique nationale ; elle paraît inadaptée à l'objectif visé.

Au regard de son impact financier, et sous réserve de notre position sur le principe du financement de la surveillance de la qualité de l'air, le projet de loi qui nous est soumis emporte l'approbation de la commission des finances. Il n'entraîne, en effet, ni taxation nouvelle ni hausse d'un prélèvement existant.

Ce respect de l'engagement pris par le chef de l'Etat de ne plus augmenter les prélèvements obligatoires doit être salué.

Quant aux dispositions fiscales, elles portent essentiellement sur l'incitation au développement des véhicules électriques ou des véhicules fonctionnant au moyen d'une énergie peu polluante. La commission des finances est favorable à cette orientation.

En conclusion, madame le ministre, la commission des finances vous félicite d'avoir présenté ce texte, avec ses forces et ses faiblesses. Elle tient, toutefois, à rappeler quelques évidences très fortes.

L'amélioration qualitative des véhicules et des carburants sera toujours contrebalancée par l'augmentation du parc. Il faut apporter une attention particulière au maintien du transport collectif, efficace et fiable.

L'amélioration qualitative de quelques moyens de transport est très importante et verticalement très efficace contre la pollution. Mais c'est par des mesures touchant l'ensemble des véhicules, donc par les carburants, que sera obtenu l'effet maximal.

La commission des finances, par ses amendements, vous propose d'ajuster les mesures fiscales afin qu'elles aient le maximum d'efficacité au coût le plus juste pour le budget de l'Etat, respectant ainsi l'obligation morale, que nous avons acceptée, de recherche des équilibres financiers de la maison France.

C'est ainsi que nous vous proposerons de hiérarchiser les aides afin que les véhicules électriques, les véhicules fonctionnant au gaz puissent connaître un grand développement, mais que soit aussi proposée l'amélioration du parc existant.

Enfin, madame le ministre, je voudrais vous redire notre satisfaction devant votre volonté de faire de ce texte une politique nationale prise en charge par l'Etat, c'est-à-dire par l'ensemble des Français, sans prélèvement nouveau. Nous espérons que, dans les faits, rien ne viendra remettre en cause cette orientation. (*Applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. Charles Descoeurs.** Surtout pas le ministère des finances !

**M. le président.** J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

- groupe du Rassemblement pour la République, 57 minutes ;
- groupe socialiste, 48 minutes ;
- groupe de l'Union centriste, 42 minutes ;
- groupe des Républicains et Indépendants, 35 minutes ;
- groupe du Rassemblement démocratique et social européen, 26 minutes ;
- groupe communiste républicain et citoyen, 22 minutes.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Rouquet.

**M. René Rouquet.** Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, si Candide découvrait le projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, que nous examinons aujourd'hui en séance publique, il trouverait sans nul doute que la démarche qui l'a inspiré est louable, il dirait qu'il s'agit là d'un bon projet pour notre pays, et il penserait que les Français ont décidé de la chance que leurs élus se préoccupent de légiférer ainsi, afin d'instituer ou de renforcer des règles visant à préserver la qualité de l'air qu'ils respirent.

Cependant, une fois que ce cher Candide s'en serait retourné cultiver son jardin, il nous laisserait avec nos interrogations qui demeurent - avouons-le - sans réponse.

Car la réalité, pour y revenir, est tout autre, madame le ministre, et le groupe socialiste, attaché à tout ce qui peut favoriser un développement environnemental durable, attendait, comme l'opinion publique, votre copie avec une légitime impatience.

A y voir subsister, dans sa présente version, tant de zones d'ombre, on ne peut qu'être préoccupé, et s'interroger sur les effets et les traductions concrètes de sa mise en œuvre.

Ainsi, nous pensons qu'il y a loin des règles à la pratique, et que le fossé est grand entre le verbe et la réalité !

**M. Charles Descours.** Les socialistes le savent, effectivement !

**M. René Rouquet.** En d'autres termes – et sans vouloir faire un mauvais jeu de mots – si l'on ne peut qu'être en parfait accord avec « l'essence » même de ce projet de loi, c'est-à-dire la prévention, la surveillance, la réduction, voire la suppression des pollutions atmosphériques, nous restons malheureusement beaucoup plus circonspects, et, disons-le, déçus par le peu d'idées résolument nouvelles, de moyens et de financements qu'il vise à mettre en œuvre pour y parvenir.

Les bonnes intentions ne font pas tout face à un enjeu aussi considérable que le renforcement et la mise en œuvre d'une réglementation vraiment novatrice qui serait destinée à préserver nos concitoyens des conséquences de la pollution atmosphérique sur leur environnement quotidien et leur santé.

Il s'agirait là d'une volonté politique forte, qui témoignerait de la détermination et du courage des élus chargés d'élaborer et de voter les lois de la République.

Du courage, de la détermination, vous n'en manquez assurément pas, madame le ministre, et vous l'avez d'ailleurs prouvé à maintes reprises dans l'exercice de vos fonctions.

Mais une volonté politique se juge surtout, nous le savons, en fonction des moyens financiers qu'on lui consacre, et ce projet de loi, même si ce n'est pas son unique caractéristique, en manque tout de même cruellement !

Nous voulons bien admettre, comme on l'a d'ailleurs laissé entendre ici ou là, qu'il ait subi des pressions d'origines diverses et qu'il ait été victime d'arbitrages interministériels vous amenant à composer, à rectifier certaines propositions. Il en irait alors de la responsabilité du chef du Gouvernement : nous en prenons acte.

Mais un tel discours, nourri de tant de compromis, n'est pas tenable dans le cas présent, car c'est, ne l'oublions pas, de conséquences sur la santé publique qu'il est ici question.

Or, dans ce domaine, on ne peut pas se contenter de données trop longtemps admises, et aujourd'hui erronées, sur l'amélioration globale de la qualité de l'air dans notre pays.

Des problèmes graves existent, notamment dans les secteurs fortement urbanisés, auxquels il nous appartient de répondre sans tarder, en imposant, notamment par la loi, une surveillance épidémiologique des conséquences sanitaires de la pollution de l'air et de ses nombreuses sources.

Une des questions essentielles que nous devons nous poser, mes chers collègues, en l'occurrence, est de savoir si ce projet de loi est apte, dans son état actuel, à améliorer, par rapport aux dispositions existantes, le nécessaire paramètre entre la santé et l'environnement.

Voilà ce qui poserait de façon novatrice le principe fondateur d'un nécessaire débat de santé publique aujourd'hui, dans notre pays !

Voilà ce qui serait de nature à répondre aux inquiétudes légitimes de nos concitoyens, pour qui la pollution de l'air arrive en tête des préoccupations en matière d'environnement.

Mais ce projet semble avoir été à ce point vidé de son contenu initial qu'il en est devenu globalement insatisfaisant face aux nombreux défis qui nous sont ici posés concernant, par exemple, les plans de déplacement urbain, une plus grande incitation à l'utilisation des transports collectifs ou une augmentation de leur cadence.

Mais j'aimerais, sans plus tarder, m'arrêter sur un point contenu dans l'article 1<sup>er</sup> et que je considère, pour ma part, comme étant l'élément essentiel de cette loi.

Que nous dit cet article 1<sup>er</sup> ? Il affirme « le droit pour chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé »... Affirmer l'existence d'un lien entre la préservation de la qualité de l'air et la santé publique, c'est très bien. Encore eût-il été souhaitable de faire clairement de la qualité de l'air un objectif essentiel de santé publique.

Mais, enfin, ce serait faire un mauvais procès que d'attaquer un principe aussi fondamental et aussi attendu, car c'est bien parce que la pollution est susceptible de représenter un risque sanitaire qu'on s'y intéresse.

D'ailleurs, à entendre le chef du Gouvernement l'annoncer à la presse au sortir du conseil des ministres, le 3 avril dernier, nous ne pouvons nous empêcher de penser que ce principe, madame le ministre, que nul ici n'oserait contester, vaut avant tout pour sa portée symbolique et pour son rôle d'effet médiatique visant plus à frapper favorablement l'opinion, voire à atténuer les inquiétudes de plus en plus grandes des Français face à ce problème, qu'à constituer la pierre angulaire de la future loi !

Pourtant, même si nous sommes conscients du fait que la recherche sur les conséquences sanitaires de la pollution reste une science encore jeune, nombre de scientifiques sont aujourd'hui en mesure de démontrer le lien entre la pollution atmosphérique et l'apparition de nombreuses pathologies.

Ses conséquences sont aujourd'hui connues sur l'appareil respiratoire des populations sensibles comme les enfants, les personnes âgées et les insuffisants respiratoires.

Or le dernier G7, réuni à Cabourg voilà quelques jours – vous l'avez évoqué, monsieur le rapporteur – qui s'intéressait pour la première fois aux relations santé-environnement, a estimé que les connaissances des conséquences sur la santé des atteintes à l'environnement étaient insuffisantes et qu'il fallait développer les études, notamment épidémiologiques, pour combattre ces effets néfastes et mieux en évaluer les coûts pour la société.

Et c'est bien là que le bât blesse, car à un moment où il s'agirait de donner un nouvel élan à la recherche et à l'épidémiologie, le présent projet de loi ne laisse pas augurer de pareilles dispositions, puisque aucun financement de la surveillance de l'air n'est à ce jour prévu.

De même, si ce texte a au moins le mérite de prévoir la mise en place d'un dispositif de surveillance, rien n'y est envisagé pour tarir la source de pollution, alors qu'il devrait viser un objectif premier qu'il ne remplit pas : la mise en application du principe de précaution, principe fondamental du droit de l'environnement.

Bref, ce projet de loi représente à la fois beaucoup par son inspiration, mais fort peu quant à sa traduction concrète.

Il représente beaucoup parce qu'il affiche la volonté de surveiller les effets environnementaux d'un développement industriel et automobile qui, jusqu'ici, a joué le rôle d'un levier décisionnel si puissant qu'on en aurait presque oublié, si quelques « dérapages » ayant comme point d'orgue la catastrophe écologique de Tchernobyl ne nous avaient pas cruellement rappelé il y a dix ans de cela, que la pollution atmosphérique pouvait être un facteur de maladies et de mort !

Mais il représente fort peu si l'on reconnaît qu'aucune modalité de financement de surveillance de l'air n'y est prévue, dans l'attente hypothétique d'une définition dans une loi de finances qui, à l'heure des préparations budgétaires et du feu roulant des économies, laisse augurer le pire.

On peut, d'ailleurs, d'ores et déjà s'inquiéter de l'issue budgétaire attendue lorsqu'on voit de quelle façon les crédits de l'ADEME ne cessent de baisser. Je m'en étais d'ailleurs inquiété, voilà quelques mois, auprès de vous, madame le ministre, lors de notre discussion dans le cadre de la loi de finances.

Ainsi, à l'heure où il s'agirait de donner un élan sans précédent aux moyens affectés au budget de l'environnement, votre gouvernement vient de donner un coup d'arrêt financier pour 1996, puisque c'est la première fois depuis 1989 que les moyens financiers de votre ministère régressent.

Madame le ministre, aux droits que vous souhaitez mettre en place au travers de ce projet de loi et qui ne nous semblent pas être en mesure d'infléchir de manière drastique la tendance, faute de moyens suffisants, j'aimerais enfin répondre par le nécessaire devoir de responsabilité que nous avons tous ici et que nous confère notre mission parlementaire à l'égard de nos concitoyens, de nos enfants et des générations futures.

Il convient de rappeler que, si nous sommes d'accord pour protéger l'air, c'est avant tout pour protéger la vie. L'opinion entend bien, aujourd'hui, se tourner vers ceux qu'elle juge responsables des choix qui sont faits.

Face aux problèmes, qui sont réels et qui s'aggravent de jour en jour, les modalités d'application du droit à l'information de la population sont-elles affirmées dans ce projet de loi ? Répond-il aux attentes et aux inquiétudes de tous ceux qui, dans nos villes, s'interrogent sur cette impression d'étouffement, ces picotements ou larmolements des yeux dus, à l'évidence, à la concentration de polluants dans l'air certains jours ?

Qui n'a pas, dans sa famille, dans ses relations, un enfant atteint de crises d'asthme de plus en plus répétitives, lorsque l'on sait que, en dix ans, le nombre d'enfants asthmatiques a doublé ?

Qui n'est pas interpellé, dans l'exercice de son mandat d'élu local, par des concitoyens de plus en plus nombreux, parents, médecins, professionnels de la petite enfance, qui nous interrogent lorsqu'ils remarquent l'apparition de plus en plus fréquente de pathologies liées, selon toute vraisemblance, à la mauvaise qualité de l'air que l'on respire en milieu urbain ?

Or, face à ces inquiétudes, qui restent pour l'instant sans réponse véritable, le projet de loi qui nous est soumis est-il vraiment à la hauteur du problème ? Le paramètre entre la santé et l'environnement est-il amélioré par rapport aux dispositions existantes ?

Dans ce domaine, la loi aurait dû aller plus loin qu'un semblant de rééquilibrage des modes de transports urbains,...

**M. Charles Descours.** Toujours plus !

**M. René Rouquet.** ... car ce projet, qui fait grand cas de la pollution automobile - en la dénonçant sans fixer les règles d'un rééquilibrage de la fiscalité, d'ailleurs - ne répond que très partiellement aux attentes d'amélioration de la sécurité des installations industrielles, pour lesquelles, rappelons-le, la situation est loin d'être réglée !

Des études d'impact sanitaire sur les installations industrielles présentant un risque devraient être plus rigoureusement imposées afin de pouvoir demander que des études globales de pollution soient menées en amont de toute nouvelle implantation, en concertation avec l'ensemble des partenaires concernés, et de limiter les projets d'implantation d'usines « à risques » sur un même site, comme c'est encore trop souvent le cas sur certains secteurs fortement urbanisés.

D'autres questions restent en suspens.

Ce projet de loi pose-t-il clairement la question des transports collectifs et répond-il de façon résolument volontariste aux attentes de tous ceux qui souhaitent un vrai plan de reconquête de la qualité de l'air et des moyens qui modifient les comportements ?

Nous indique-t-il les moyens pour parvenir à la nécessaire prise de conscience collective qu'implique aujourd'hui la situation telle qu'elle est observée par les études scientifiques ?

Qu'en est-il de questions essentielles comme la répartition des dépenses publiques en faveur des transports en commun, qui ne trouvent pas dans ce texte les moyens financiers de leur développement ?

J'aimerais conclure, madame le ministre, en évoquant nos concitoyens qui n'accepteront pas indéfiniment de subir les conséquences avérées de la pollution atmosphérique, notamment dans les secteurs à forte densité urbaine.

Ils sont en droit de demander des comptes aux pouvoirs publics face au développement de la pollution automobile en ville ou à l'implantation massive et non concertée sur un même site d'usines polluantes telles que les unités d'incinération d'ordures ménagères, dont le développement prévisible laisse augurer de sérieuses complications.

Trop de secteurs sont aujourd'hui confrontés régulièrement à ce type de nuisances. Je pourrais évoquer une situation particulière que je connais bien, celle de la commune dont je suis le maire, Alfortville, qui mène depuis des années un nécessaire combat pour tenter de réduire la concentration d'usines nuisibles pour la santé de mes concitoyens, sur un secteur qui paye déjà un lourd tribut à la pollution atmosphérique. Le présent projet de loi ne semble pas en mesure de répondre à ce type d'inquiétude, puisqu'il ne fournit pas d'éléments précis sur la question du tarissement de la pollution à la source.

Face à tant d'enjeux et à de nombreux problèmes qui risquent une fois de plus de rester sans réponse, l'examen de votre projet de loi inspire au groupe socialiste les plus grandes réserves, vous l'aurez compris, madame le ministre.

Au-delà des assurances que vous serez, nous l'espérons, en mesure d'apporter à ces inquiétudes, je souhaite que nous puissions faire avancer un débat que nous aurions voulu plus concret et plus dense si la loi que vous nous proposez n'avait été à ce point vidée de son contenu.

Vous me permettrez néanmoins, après m'être aidé de Voltaire pour entamer mon propos, de conclure cette intervention avec le concours de Lao Tseu, qui disait : « Mieux vaut allumer une chandelle que de maudire l'obscurité ». Votre projet de loi sur l'air aurait pu être cette chandelle qui éclaire d'un jour nouveau la nécessaire lutte contre la pollution atmosphérique.

Nous prenons date avec l'opinion pour qu'un jour cette loi existe enfin et affirme les fondements d'un vrai changement, d'une amélioration réelle de la qualité de l'air, contribuant à préserver durablement la santé publique dans notre pays. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. Charles Descours.** Qu'avez-vous fait lorsque vous étiez au gouvernement ? (*Protestations sur les travées socialistes.*)

**M. Claude Estier.** Ça suffit !

**M. Charles Descours.** Rien, comme d'habitude !

**M. Jean Peyrafitte.** Et vous, que faites-vous ?

**M. Charles Descours.** L'air était pourtant déjà pollué !

**M. le président.** La parole est à M. Joly.

**M. Alain Vasselle.** Ils ont même pollué l'économie !

**M. Bernard Joly.** Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, le projet de loi que nous examinons aujourd'hui est un des plus cruciaux qui soit. Rien, en effet, n'est plus important que la santé publique, particulièrement celle de nos enfants, qui respirent, en ville, un air de plus en plus pollué.

Nous savons tous que les voitures particulières, ainsi que les véhicules qui sont affectés aux transports en commun et au transport de marchandises sont en grande partie responsables de ce phénomène de pollution atmosphérique.

Depuis 1980, en effet, les émissions polluantes dues aux transports se sont fortement accrues ; le transport est, à lui seul, à l'origine du tiers des émissions de gaz carbonique. Ce phénomène s'explique naturellement par l'augmentation de la mobilité de la population : de 1980 à 1994, le nombre des véhicules est ainsi passé de 17 millions à 25 millions d'unités. Toutefois, la voiture particulière, répétons-le, n'est pas seule responsable, car le transport routier de marchandises a également sa part dans cette pollution.

Le résultat de cette évolution, madame le ministre, est préoccupant pour l'environnement, la faune, la flore, pour notre patrimoine architectural, bien sûr, mais aussi et surtout pour la santé de nos concitoyens.

Les effets sur la santé des émissions polluantes ne sont plus à démontrer : ces pollutions touchent les groupes de population les plus vulnérables, à savoir les personnes âgées, les enfants et les asthmatiques ; les jours où les pics de pollution ont été atteints - je pense plus particulièrement à ceux de l'été dernier - on a constaté une augmentation significative des hospitalisations pour affections respiratoires.

Il convient donc de prendre la situation à bras-le-corps et de mettre en place, en la matière, une politique énergétique et ambitieuse.

Le projet de loi va dans le bon sens en étendant notamment le réseau national des capteurs qui permettent de mesurer la quantité d'éléments polluants présents dans l'atmosphère. Mais pourquoi attendre l'an 2000 pour équiper toutes les zones urbaines et ne pas mettre les agglomérations de plus de 100 000 habitants au diapason des villes de plus de 250 000 habitants, qui seront équipées dès 1997 ?

**MM. Charles Descours et Pierre Laffitte.** Très bien !

**M. Bernard Joly.** Vous objecterez certainement que c'est une question de moyens. Mais c'est aussi une question de volonté.

L'impact des transports sur l'environnement est indéniable. On ne peut donc envisager de réelle politique de l'environnement sans l'associer à une politique des transports qui prenne en compte le risque exact que la multiplication des transports routiers de marchandises fait courir à notre air et à notre santé.

Certains pays l'ont compris qui, comme le Québec par exemple, ont mis en place une politique de lutte contre la pollution par les transports : recherche en faveur de carburants propres, contrôles techniques, normes d'émissions, etc.

Certes, le texte du Gouvernement prévoit des efforts dans ce domaine, tels que l'obligation de surveiller la qualité de l'air et l'élaboration de plans régionaux. Néanmoins, ne craignez-vous pas, madame le ministre, que tous ces efforts ne se résument à des vœux pieux en l'absence de toute mesure contraignante à l'égard du transport routier et du transport urbain, au-delà d'une démarche volontaire de participation initiée ?

Devant une telle lacune, je m'interroge sur l'opportunité de mettre en place une taxe laissée à l'initiative des maires et qui aurait pour objet de contribuer à l'amélioration du système de circulation urbain, au développement de zones piétonnes et de pistes cyclables, au développement des transports publics en commun. Une telle taxe, j'en suis convaincu, serait acceptée car les Français ont compris l'enjeu que représente la lutte contre la pollution de l'air qu'ils respirent et sont prêts, à mon sens, à se prononcer, par voie référendaire s'il le faut, sur la nécessité de réduire le transit international des marchandises sur le territoire national...

**M. Pierre Laffitte.** Certainement !

**M. Bernard Joly.** ... et de lui substituer, avant 2001, un transport par le réseau ferroviaire ou d'autres modes de transport. En effet, l'accroissement du nombre de poids lourds transitant par la France est à l'origine d'une pollution atmosphérique accrue, d'une saturation progressive du trafic routier et d'un grand nombre d'accidents de la route.

Il faut inciter les entrepreneurs français et étrangers à assurer le transport des marchandises par voie ferrée ; cela ne pourra se réaliser que par la mise en place d'une redevance que les véhicules désirant transiter par le territoire national devront acquitter. Pour être efficace, cette redevance doit être proportionnelle au tonnage transporté.

Voilà, madame le ministre, une série de mesures qui nous permettraient d'aller de l'avant dans la mise en place d'une véritable politique de la qualité de l'air. Certaines vous paraissent peut-être radicales, mais, pour obtenir des résultats, nous devons nous en donner les moyens. Nous devons faire preuve de courage et le « courage consiste à savoir choisir le moindre mal ». C'est une formule de Stendhal que je fais mienne car elle s'applique parfaitement en la circonstance.

**M. Pierre Laffitte.** Très bien !

**M. Bernard Joly.** En effet, les demi-mesures ne peuvent que décevoir !

La seule politique qui vaille en matière de qualité de l'air, c'est une politique active, comprenant des mesures positives. Une de ces mesures positives consisterait à accroître la flore, et particulièrement les arbres, qui, en fixant le gaz carbonique, permettraient d'en réduire le taux

dans l'atmosphère. Là encore, il faut mettre en place une série de mesures incitatives au développement des zones arborées. Une telle obligation aurait pour effet d'accroître a plantation et l'exploitation des essences. Avant d'en arriver là, nous pourrions déjà édicter une règle simple, applicable à tous, qui consisterait à remplacer immédiatement tout arbre abattu.

Madame le ministre, votre projet de loi va dans le bon sens et je souscris, dans l'ensemble, aux mesures qu'il prévoit.

Il pourrait être encore plus audacieux. La pollution atmosphérique doit être réduite. Il y va de la santé de nos concitoyens, de celle de nos enfants et des générations à venir. La lutte dans ce domaine ne saurait aller sans une vision plus globale incluant une redéfinition de la politique des transports.

Je suis persuadé que nos objectifs se rejoignent sur ce point : donner la priorité à la protection de l'environnement, à la qualité de l'air et à la santé de tous les Français. (*Applaudissements sur les travées du RDSE, de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

**M. le président.** La parole est à M. Descours.

**M. Charles Descours.** Madame le ministre, je voudrais tout d'abord, en mon nom personnel, en tant que médecin, premier vice-président du GART - groupement des autorités responsables de transport - et en tant que secrétaire de la commission des affaires sociales du Sénat, saluer le courage dont vous avez dû faire preuve pour faire aboutir ce texte.

Les problèmes de santé publique posés par la pollution atmosphérique en milieu urbain ont été mis en évidence ces dernières années. L'une des toutes premières vertus de ce projet de loi est qu'il prend directement en compte la pollution automobile, ce que ne fait pas la loi de 1961.

Cette prise de conscience se manifeste aujourd'hui par des demandes accrues d'informations et de mesures préventives et curatives de la part du public.

Il est ainsi apparu nécessaire de refondre et de compléter la législation en vigueur, afin de disposer d'un ensemble cohérent permettant de faire face de façon efficace aux nouvelles dimensions de la pollution atmosphérique.

Trois conclusions majeures se dégagent des récentes études scientifiques qui ont été menées sur la pollution de l'air en ville.

Cette pollution est majoritairement due à l'automobile, aux camionnettes et aux camions : 87 p. 100 de l'oxyde de carbone et 71 p. 100 des oxydes d'azote, d'après l'ADEME, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

Il s'agit non plus d'un simple désagrément mais d'un problème grave de santé publique : toute la population urbaine est affectée, dont les nombreux enfants et piétons, sans parler des monuments, et de la végétation.

D'après le réseau national de santé publique - ces chiffres sont éclairants, même s'ils sont contestables et schématiques - la pollution est responsable de 260 à 350 morts par an à Paris et de 30 à 50 morts par an à Lyon.

Les dangers des pics de pollution sont bien médiatisés, mais la pollution chronique est plus grave. En Ile-de-France, le nombre de citadins atteints d'asthme ou de rhinite allergique a doublé en dix ans malgré les progrès de la médecine, et des pathologies s'installent en bas âge. C'est ainsi qu'aujourd'hui des milliers d'enfants et de bébés souffrent de broncho-alvéolites et doivent être confiés, dès l'âge de trois ou quatre mois, à des kinésithérapeutes respiratoires.

Le représentant du Sénat à la commission des comptes de la sécurité sociale se doit de le dire et de le répéter : la pollution a un coût pour la caisse nationale d'assurance maladie et il est vain de vouloir maîtriser les dépenses de santé sans agir à la source, contre le tabagisme, l'alcoolisme, la pollution. Tout le reste n'est que gribouille.

Vous avez bien compris, madame le ministre, la situation et sa gravité. Vous avez réussi à catalyser de nombreux efforts et à faire preuve de beaucoup de courage en désignant clairement le rôle dangereux de l'automobile en ville et en soulignant les responsabilités de l'État, mais aussi celles des élus locaux, élus locaux que nous sommes pour la plupart d'entre nous.

Monsieur le rapporteur, je tiens à vous féliciter pour la qualité de votre rapport, mais j'ajouterai qu'il est des mesures peu coûteuses que les élus locaux peuvent prendre telles que le partage de la voirie ou la priorité aux transports communs. Il faut avoir le courage de prendre ces mesures car elles ne sont pas toujours populaires.

La deuxième grande vertu de ce texte est qu'en son article 1<sup>er</sup> il établit, pour la première fois dans un texte législatif, un lien explicite entre qualité de l'environnement et santé. Bien sûr, la formule est incantatoire mais, dans le rapport qu'il a rédigé pour l'office parlementaire des choix technologiques et scientifiques, M. Jean-François Mattei montre bien que ce lien entre santé et environnement est désormais clairement établi. Il est donc bon d'affirmer, dès l'article 1<sup>er</sup>, que « chacun a droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé » ou que « la suppression des pollutions atmosphériques est d'intérêt général ».

Le projet de loi comporte un certain nombre de mesures importantes.

Ainsi, le droit à l'information sur la qualité de l'air est-il reconnu à chacun.

Des plans régionaux de qualité de l'air pourront être élaborés sous l'autorité des préfets de région.

Des plans de protection de l'atmosphère et des plans de déplacements urbains seront obligatoires dans les dix-sept agglomérations françaises de plus de 250 000 habitants.

Lors des pics de pollution, des restrictions de circulation pourront être décrétées par les préfets, après consultation des maires.

L'article 16 précise que les schémas directeurs d'infrastructures prendront en compte une analyse globale des effets sur l'environnement.

L'article 17 introduit la notion de « maîtrise des besoins de déplacements » et, en conséquence, comme je le disais tout à l'heure, des plans cohérents avec un partage de la voirie.

L'article 22 précise que la fiscalité des énergies fossiles, d'une part, tiendra compte de l'effet de leur consommation sur l'environnement et de la sécurité de leur approvisionnement et, d'autre part, financera la surveillance de l'air.

L'État, les départements et les régions pourront décider des exonérations fiscales destinées à favoriser les véhicules et les carburants les moins polluants, en particulier le GPL et la voiture électrique ou, mieux encore, les voitures mixtes fonctionnant au gaz et à l'essence, bien évidemment sans plomb. J'espère, madame le ministre, que la France ne sera pas le dernier pays d'Europe à autoriser l'essence avec plomb.

Toutefois, de par les différentes fonctions que j'exerce, notamment celle de premier vice-président du GART, j'estime que ce texte est nécessaire mais reste insuffisant. Vous ne l'ignorez d'ailleurs pas, madame le ministre, puisque vous avez rencontré les membres du GART.

Je comprends les points de vue radicalement différents qui ont été défendus devant vous lors des consultations du groupe de concertation auquel le GART a participé, ainsi que les inquiétudes des industriels, des techniciens, des professionnels mais aussi des médecins - la profession que j'exerce me permet de mieux les appréhender - des élus et des associations.

Permettez-moi, au passage, de vous féliciter de la méthode que vous avez employée, qui a consisté à créer un groupe de concertation et à procéder à l'audition des intéressés avant que le projet de loi soit présenté en conseil des ministres.

Il n'en demeure pas moins que, d'après un sondage du CSA opéré pour le compte du ministère de l'environnement, 82 p. 100 des Français se déclarent prêts à emprunter d'autres modes de transport que la voiture pour améliorer la qualité de l'air.

Ce score culmine à 87 p. 100 les jours où la pollution atteint des seuils critiques. Par ailleurs, 85 p. 100 des personnes sondées sont d'accord pour interdire aux automobilistes de prendre leur voiture en ville les jours où le niveau de pollution dépasse certains seuils critiques.

Certes, je sais bien que nos concitoyens signent des pétitions en faveur de l'ouverture de nouvelles lignes de transport en commun qu'ils n'emprunteront pas. De même, ils approuvent la limitation de la circulation automobile sous réserve qu'ils n'aient pas besoin de leur voiture. Je connais bien les contradictions qui habitent nos concitoyens, mais je crois qu'ils ont réellement pris conscience de la gravité du problème.

Ce projet de loi, madame le ministre, que nous allons adopter, doit être amélioré.

Alors qu'ils permettent seuls de prendre en compte les zones polluées non urbaines, les plans régionaux de qualité de l'air seront facultatifs. Nous dresserons un bilan dans quelques années mais je souhaite que ce caractère facultatif ne soit pas réhibitoire et que de nombreux plans soient mis en place.

Les plans de protection de l'atmosphère seront laissés au bon vouloir des préfets et des élus locaux. Ce dispositif m'a d'ailleurs semblé quelque peu complexe. Quant aux interdictions de circulation, le préfet de police de Paris disposait déjà de ce pouvoir mais ne l'a jamais exercé.

Je connais bien la procédure des plans de déplacements urbains, les PDU, puisque mon agglomération, dont je présidais le syndicat mixte des transports en commun, avait été choisie, voilà maintenant treize ans, pour mettre en place un tel plan. Cette procédure était prévue par la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 et devait concerner quarante et une agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Elle devait aussi intégrer la distribution de marchandises mais, vous le savez bien, madame le ministre, il s'agit de plans intercommunaux. En outre, un certain nombre de dispositifs sont d'origine communale. Voilà bien tout le problème !

De surcroît, l'autorité intercommunale qui gère un PDU ne s'occupe pas des problèmes d'urbanisme ni, bien souvent, des plans de stationnement. C'est pourquoi il est très difficile de mettre en place des PDU. Nous savons bien qu'ils font l'objet d'un véritable débat qui oppose le

pouvoir des maires à celui des autorités intercommunales. Cela explique aussi que les PDU mis en place par la LOTI en 1982 et en 1983 n'ont eu qu'un effet relativement modeste.

Je tiens à dire à M. Adnot que le GART est favorable au financement de la surveillance de la qualité de l'air par la taxe intérieure sur les produits pétroliers.

Nous demandons depuis longtemps, même si nous savons que la formule est également incantatoire, que les transports en commun soient financés par un prélèvement sur la TIPP.

Nous connaissons bien les règles de l'universalité budgétaire mais nous savons aussi que, lorsque des restrictions budgétaires sont décidées, l'environnement est le premier à en pâtir. C'est pourquoi le financement de la surveillance de la qualité de l'air par un prélèvement très modeste, puisqu'il n'est que de 0,4 p. 100 par litre d'essence, laisse maintenant espérer que, dans les prochains budgets, l'Etat ne se désengagera pas, ce qui, à mon sens, est très important.

Je sais bien qu'il est aujourd'hui impossible de créer une nouvelle taxe, de type écotaxe, alors que tout le monde s'accorde à dire que les prélèvements doivent être diminués et que le Gouvernement s'y emploie d'ailleurs avec notre soutien.

Cependant, il faudra bien un jour reconnaître que les pollueurs sont les payeurs, comme la loi sur les déchets le prévoit. Mais, dans le domaine de la pollution de l'air, cette réalité n'est pas prise en compte pour le financement.

Enfin, je dirai un mot du gazole. Ce carburant a été plus favorisé en France que dans n'importe quel autre pays. Aujourd'hui, près de 30 p. 100 des véhicules roulent au diesel. Or le gazole pollue davantage. Il faudra, comme vous l'avez indiqué dans votre propos liminaire, madame le ministre, que les avantages fiscaux dont il bénéficie soient progressivement réduits, tout en tenant compte, et je le sais mieux que quiconque, de la légitime inquiétude des professionnels.

**M. Alain Vasselle.** Absolument !

**M. Charles Descours.** Enfin, et ce n'est pas la moindre des nécessités, nous n'obtiendrons pas une baisse significative des pollutions automobiles en ville si nous ne développons pas les moyens de déplacement alternatifs. Il importe donc, madame le ministre, que, conjointement avec votre collègue, Mme Idrac, secrétaire d'Etat aux transports, vous favorisiez un développement massif des transports en commun.

Je sais bien que les transports en commun, notamment les autobus traditionnels, polluent. Mais j'ai lu, dans le document qui nous a été distribué en commission, que le camion pollue deux fois plus.

M. le rapporteur de la commission des affaires économiques a souligné que les chiffres qui nous ont été communiqués correspondaient à un parcours de deux kilomètres pour un autobus et d'un kilomètre pour un camion. Ces chiffres prouvent donc que les camions polluent également beaucoup.

Il faut donc favoriser les transports en commun - un autobus remplace cent voitures puisque, aujourd'hui, la plupart des véhicules circulant en région parisienne ne transportent qu'un seul passager - mais des transports en commun propres, à énergie électrique, comme les tramways ou les trolleybus.

Le Gouvernement doit s'engager plus vigoureusement dans cette voie s'il veut améliorer sensiblement la qualité de notre air.

**M. Alain Vasselle.** Très bien !

**M. Charles Descours.** Vous avez déclaré, madame le ministre, à Bort-les-Orgues, dans un département qui vous est cher, puisqu'il s'agit de la Corrèze, que vous vouliez instaurer une « démocratie de l'environnement ». L'expression est très belle. Vous n'êtes qu'au début du chemin mais le groupe du RPR et moi-même voterons ces prémices et vous encourageons à poursuivre dans cette voie. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à quinze heures.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures quarante, est reprise à quinze heures, sous la présidence de M. René Monory.*)

#### PRÉSIDENCE DE M. RENÉ MONORY

**M. le président.** La séance est reprise.

4

#### QUESTIONS D'ACTUALITÉ AU GOUVERNEMENT

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les questions d'actualité au Gouvernement.

Mes chers collègues, permettez-moi de vous rappeler la discipline que nous nous sommes imposée : chaque intervenant dispose de deux minutes et demie pour poser sa question et chaque ministre dispose du même temps pour répondre.

#### MISE EN CAUSE DE LA FONCTION PUBLIQUE

**M. le président.** La parole est à M. Estier.

**M. Claude Estier.** Monsieur le président, ma question s'adressait à M. le Premier ministre. Je regrette son absence, d'autant plus qu'il était personnellement concerné.

Le mardi 14 mai, à l'Assemblée nationale, M. Alain Juppé a prononcé une phrase que même ses propres amis ont jugée scandaleuse, en affirmant qu'il fallait préférer une fonction publique moins nombreuse mais plus efficace à une fonction publique « qui fait de la mauvaise graisse. »

**M. Michel Sergent.** Scandaleux !

**M. Claude Estier.** Certains ont vu là un dérapage verbal,...

**M. René Régault.** Hé non !

**M. Claude Estier.** ... mais je connais depuis trop longtemps M. Juppé pour ignorer qu'il est parfaitement capable de maîtriser son discours et pour ne pas penser que cette affirmation correspond bien au fond de sa pensée, même si, ce matin, à Orléans, répondant à des manifestants, il a affirmé qu'il n'avait jamais prononcé cette phrase. Elle figure pourtant au *Journal officiel* ! (*Exclamations sur les travées socialistes ainsi que sur celles du groupe communiste républicain et citoyen.*)

**M. Jacques Mahéas.** Scandaleux et menteur !

**M. Claude Estier.** Mesdames, messieurs du Gouvernement, vous êtes aux prises avec des difficultés budgétaires considérables, qui ont été évoquées hier, ici même.

**M. Michel Caldaguès.** C'est votre faute !

**M. Claude Estier.** Vous êtes à la recherche d'économies et, comme par hasard, vous mettez en cause la fonction publique, qui, selon vous, coûterait trop cher à l'État. Et, au passage, vous accusez les gouvernements socialistes de l'avoir fait gonfler exagérément, ce qui n'est pas sérieux puisque, vous le savez bien, entre 1988 et 1993, c'est essentiellement dans l'éducation nationale et, à un moindre degré, dans la police qu'ont été créés des postes. Est-ce dans ces secteurs que vous voulez en supprimer ? Si oui, comme le laisse entendre d'ailleurs un grand quotidien du soir, il faudrait le dire clairement !

**M. Yves Guéna.** C'était le débat d'hier après-midi !

**M. Claude Estier.** En réalité, M. le Premier ministre a porté une accusation grave, qui ne facilite certainement pas la tâche des ministres engagés dans des négociations avec les syndicats et, de plus, une accusation en l'air, puisque le Gouvernement ne sait pas vraiment quelles économies il peut attendre d'une éventuelle réduction des effectifs des fonctionnaires.

On nous dit que sa préférence va à la suppression de 10 000 postes par an pendant trois ans, par non-remplacement de départs à la retraite, ce qui ne représenterait, au total, vous le savez très bien, qu'une économie dérisoire mais comporterait le risque, d'une part, de compromettre le fonctionnement d'un certain nombre de services publics – certains d'ailleurs souhaitent les voir transférés au secteur privé – et, d'autre part, de fermer aux jeunes l'accès à la fonction publique.

**M. Michel Sergent.** Tout à fait !

**M. Claude Estier.** Dans ces conditions, nous souhaitons savoir de quelle manière le Gouvernement entend appliquer ses préoccupations budgétaires à la fonction publique en évitant, je l'espère, de mettre ses agents à l'index de la nation. (*Bravo ! et applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur celles du groupe communiste républicain et citoyen.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Dominique Perben, ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je crois que recourir à la caricature n'est pas de bonne méthode pour nourrir le débat politique. (*Exclamations sur les travées socialistes.*)

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** C'est au Premier ministre qu'il faut le dire !

**Mme Hélène Luc.** Qui a commencé ?

**M. Dominique Perben, ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation.** Vous avez bien compris, monsieur Estier, que le Premier ministre souhaite précisément éviter ce sort à la fonction publique et que, donc, il n'a mis personne en accusation.

**M. Michel Sergent.** Ah bon ?

**M. Jacques Mahéas.** Il n'a rien entendu lui non plus !

**M. Dominique Perben, ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation.** Cela dit, sur le fond, nous avons cette année, pour la première fois, suscité un débat d'orientations budgétaires. Il s'agit d'une bonne innovation qui me paraît aller dans le sens de l'amélioration du fonctionnement de l'Etat.

Ce débat a pour objet de dégager des priorités avant que le Gouvernement ne confectionne le projet de loi de finances. Il permet aux parlementaires de réfléchir, de s'exprimer et de suggérer des pistes. Aurait-il été normal, monsieur Estier, de ne pas s'interroger sur une masse financière qui représente 40 p. 100 du budget de l'Etat ? Non seulement cela n'aurait pas été normal, mais cela aurait été tout à fait surréaliste !

La France est un pays de femmes et d'hommes intelligents qui ne peuvent pas se permettre de laisser de côté, et comme en dehors de leurs préoccupations, 40 p. 100 de la masse sur laquelle nous souhaitons tous ici, je le crois, faire des économies.

**M. Jean-Louis Carrère.** Ah oui ! la « mauvaise graisse » !

**M. Dominique Perben,** *ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation.* Vous m'avez demandé comment nous procéderions. Les observations que j'ai entendues appellent de ma part quelques commentaires.

Ce n'est pas en lançant des chiffres pour faire peur que l'on fait avancer le débat, monsieur Estier. Pourtant, vous avez participé au mouvement, ce que je regrette.

**M. Claude Estier.** Ce n'est pas moi qui ai lancé ces chiffres !

**M. Dominique Perben,** *ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation.* Pour ma part, je considère que nous devons chercher, poste par poste, ministère par ministère, administration par administration, où des économies sont possibles, ce qu'elles impliquent en termes d'efforts d'organisation du travail et, ensuite, faire des propositions au Parlement.

Tel est l'état d'esprit du Gouvernement après avoir entendu les observations du Parlement, aussi bien à l'Assemblée nationale qu'au Sénat. J'ai eu d'ailleurs la curiosité de lire ce qui s'était dit dans votre hémicycle hier, et j'ai eu le sentiment que, sur cette question de réduction des coûts dans la fonction publique, le Sénat avait la même approche que le Gouvernement.

Voilà comment nous allons mener cet exercice. Aucune décision n'est prise, aucun chiffre n'est aujourd'hui pertinent. Lorsque le Premier ministre commencera ses arbitrages, au mois de juillet, nous ferons, bien sûr, connaître nos propositions.

**M. Claude Estier.** Il n'y a donc pas de mauvaise graisse ?

**Mme Marie-Claude Beaudeau.** Et les chômeurs ?

**M. Jacques Mahéas.** La mauvaise graisse est passée à l'as ! Pas de liposuction pour la fonction publique !

#### PERSPECTIVES DU TGV-EST EUROPÉEN

**M. le président.** La parole est à M. Hoeffel.

**M. Daniel Hoeffel.** Monsieur le président, ma question concerne les perspectives du TGV-Est européen.

Des décisions positives ont été prises en 1994. La déclaration d'utilité publique, qui vient d'être publiée, marque la volonté du Gouvernement de respecter le calendrier prévu, ce dont je le remercie.

Des doutes subsistent cependant pour l'avenir. Certaines instances dont la mission est d'appliquer la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire mettent ouvertement en cause le TGV-Est, comme d'ailleurs la liaison Rhin-Rhône. Ces équivoques doivent être dissipées par l'affirmation d'une volonté politique claire.

**M. Lucien Lanier.** Très bien !

**M. Daniel Hoeffel.** La nécessité de ne pas laisser le nord-est du pays à l'écart du réseau à grande vitesse, le caractère transnational du TGV-Est, l'obligation de conforter Strasbourg en tant que siège du Parlement européen et du Conseil de l'Europe, la portée européenne du projet, qui a été retenu au titre des grands travaux, tout milite en faveur de la réalisation du TGV-Est. De surcroît, cette réalisation répond à la volonté nettement affirmée de la grande majorité des élus et de la population des régions concernées, y compris l'Alsace, quoi qu'on dise et quoi qu'on pense.

Certes, je ne méconnais pas les contraintes budgétaires que subissent l'Etat et la SNCF, mais gardons-nous des calculs de rentabilité purement internes à l'Hexagone, alors que le projet, par sa portée, dépasse nos frontières. Gardons-nous aussi du « mirage pendulaire ». (*Rires.*)

Il en va du respect d'engagements pris maintes fois au nom de l'Etat, et donc de crédibilité.

**M. René Régnauld.** Il n'en a plus !

**M. Daniel Hoeffel.** Nous croyons encore dans la parole de l'Etat.

**M. Félix Leyzour.** Pour combien de temps ?

**M. Daniel Hoeffel.** Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous confirmer la volonté du Gouvernement de poursuivre les études et la réalisation du TGV-Est européen selon le calendrier prévu ? (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'Union centriste, des Républicains et Indépendants et du RPR, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Pierre-André Périssol,** *ministre délégué au logement.* Monsieur le sénateur, je tiens tout d'abord à vous présenter les excuses de M. Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, qui aurait bien entendu souhaité vous répondre personnellement,...

**M. le président.** Excusez rapidement votre collègue, s'il vous plaît, monsieur le ministre ! (*Sourires.*)

**M. Pierre-André Périssol,** *ministre délégué au logement.* ... mais qui est retenu par des discussions serrées.

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** Et Mme Idrac ?

**M. Pierre-André Périssol,** *ministre délégué au logement.* Permettez-moi également de saluer votre action exemplaire, celle que vous avez conduite depuis des années, notamment en tant que ministre chargé de l'aménagement du territoire...

**M. Guy Allouche.** Ah !

**M. Pierre-André Périssol,** *ministre délégué au logement.* ... en faveur de ce grand projet d'intérêt national et communautaire.

Je vous remercie d'avoir bien voulu saluer la signature par le Gouvernement du décret portant déclaration d'utilité publique du TGV-Est européen. Il s'agit d'une étape décisive, qui témoigne de la volonté du Gouvernement d'engager la réalisation de ce grand projet d'infrastructure. La déclaration d'utilité publique est, en effet, la décision qui permet de lancer les procédures d'acquisition des terrains nécessaires à la construction de l'ouvrage.

Outre les acquisitions foncières, l'étape suivante est constituée par les études d'avant-projet détaillé qui, comme leur nom l'indique, doivent permettre d'arrêter les modalités précises de réalisation du projet, notamment les conditions de son insertion dans le cadre naturel.

Je pense que la signature du protocole qui doit être régularisé entre l'Etat, les collectivités locales et la SNCF pour le financement de ces études devrait pouvoir intervenir au cours des prochains mois.

S'agissant du financement du projet lui-même, MM. Arthuis et Pons ainsi que Mme Idrac ont confié, comme cela avait été fait avant de lancer les travaux du TGV-Méditerranée, une mission à l'inspection générale des finances et au conseil général, des ponts et chaussées en vue de procéder à une actualisation des coûts et de la rentabilité du projet. Cette étude devra notamment permettre d'arrêter le plan de financement avec les principaux partenaires concernés, l'Etat, les collectivités territoriales, l'Union européenne et le grand-duché de Luxembourg.

A n'en pas douter, comme l'a rappelé Mme Anne-Marie Idrac il y a quelques jours à l'Assemblée nationale, nous aurons alors besoin de la compétence et de l'imagination de chacun pour régler ce dossier dont il ne faut pas se cacher qu'il est difficile compte tenu de la situation qui est celle de la SNCF et compte tenu aussi de l'état des finances publiques.

Mais imagination et compétence sont précisément deux qualités dont vous avez souvent fait preuve, monsieur le sénateur! (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants, et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. Jean-Louis Carrère.** Quel flatteur!

**M. le président.** Merci, monsieur le ministre, d'avoir respecté le temps de parole qui vous était imparti.

**M. Jean-Louis Carrère.** Il n'avait rien à dire!

#### DISPOSITIONS TRANSITOIRES EN FAVEUR DE L'APPRENTISSAGE

**M. le président.** La parole est à Mme Heinis.

**Mme Anne Heinis.** Ma question concerne le crédit d'impôt apprentissage, les primes à l'embauche et l'articulation entre les anciennes et les nouvelles dispositions pour les très petites entreprises et les artisans qui font très tôt en saison, dès la sortie de l'école, leur recrutement d'apprentis.

Je rappellerai les faits.

Le 23 juin 1994, le ministre répond à M. Tizon que le crédit d'impôt apprentissage est applicable jusqu'à la fin de 1998. En fait, il sera supprimé en 1995.

En juillet 1995, le Gouvernement annonce le maintien de la prime à l'embauche jusqu'au 31 décembre, et en porte même le montant de 7 000 francs à 10 000 francs.

Le décret n'est publié que le 21 septembre 1995; il comporte de nouvelles dispositions à effet rétroactif, ce qui provoque de vives réactions, car la campagne de recrutement des apprentis est pratiquement terminée.

Les réactions les plus vives et les plus amères émanent d'artisans ayant prolongé pour une année le contrat d'un apprenti venant d'échouer à l'examen de fin d'apprentissage et qui n'ont pas bénéficié du versement de la prime, après en avoir reçu notification en bonne et due forme de la direction du travail.

Il en va de même pour ceux qui font l'objet d'une demande de reversement en cas de résiliation du contrat avant son terme, alors que la prime leur a été versée et qu'une diminution au prorata du temps passé par l'apprenti dans l'entreprise ne serait que justice.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer que les entreprises ayant recruté des apprentis de septembre à décembre 1995 peuvent bénéficier de la nouvelle prime unique pour compenser les pertes des autres avantages?

Par ailleurs, qu'envisagez-vous de faire pour les nombreuses entreprises ayant effectué des recrutements avant septembre 1995, avec l'autorisation de la direction du travail? Dans le département de la Manche, par exemple, 70 p. 100 des apprentis sont dans cette situation et vont se trouver sur la touche.

J'ajoute qu'il s'agit d'un problème de transition entre les dispositions actuelles et les précédentes. C'est très important, car c'est la non-résolution de problèmes de ce type qui entraîne une perte de confiance extrêmement préjudiciable dans notre volonté de travailler pour l'emploi. (*Applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Hervé Gaymard, secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.** Madame le sénateur, à votre question précise – la nouvelle indemnité compensatrice versée aux entreprises ayant conclu un contrat d'apprentissage avant le 1<sup>er</sup> juin 1996 sera-t-elle effective, compte tenu en particulier de la suppression d'autres incitations? – je voudrais, au nom de M. Jacques Barrot, vous donner une réponse précise: oui!

Mais, afin de vous permettre de rassurer complètement les petites entreprises et les artisans de votre département, je voudrais porter à votre attention certains éléments.

Un décret d'application, qui est relatif au nouveau dispositif d'indemnité compensatrice forfaitaire et qui s'appliquera, notamment, aux contrats d'apprentissage en cours, va être prochainement signé.

Les employeurs concernés bénéficieront, pour une formation d'une durée de deux ans, de deux versements de 10 000 francs chacun au titre du soutien à l'effort de formation. Le premier de ces versements interviendra en 1996, et le second en 1997, à la fin de chaque année du cycle de formation.

Ces versements se substitueront, pour les petites entreprises et pour les artisans, aux compensations qui auraient été versées par le Fonds national interconsulaire de compensation et dont le montant aurait été de 9 600 francs la première année et de 3 400 francs la seconde.

Ces petites entreprises bénéficieront donc au total, avec le nouveau dispositif, d'une aide de 20 000 francs, au lieu de 13 000 francs antérieurement. Cette différence de 7 000 francs a précisément pour objet de compenser, pour les employeurs concernés, l'effet de la suppression du crédit d'impôt apprentissage.

Je tiens de plus à souligner, madame le sénateur, qu'il s'agit d'un montant minimal. En effet, le versement au titre du soutien à l'effort de formation pourra, le cas échéant, être majoré dans le cas où la formation en centre de formation d'apprentis dépasserait six cents heures en 1996. Le montant de cette majoration sera de 50 francs par heure de formation au-delà de la six centième heure, dans la limite de huit cents heures.

Par conséquent, madame le sénateur, s'agissant des mesures transitoires et futures, le nouveau dispositif permettra d'aller encore plus avant dans la promotion de l'apprentissage, notamment pour les petites et moyennes entreprises. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste.*)

## LENTEURS DANS LA MISE EN APPLICATION DES LOIS

**M. le président.** La parole est à M. Paul Girod.

**M. Paul Girod.** Ma question s'adresse à M. le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation, qu'elle concerne à un double titre.

Le 18 janvier dernier, j'attirais l'attention du Gouvernement sur l'erreur faite, selon moi, dans la rédaction de la loi de finances pour 1996, qui excluait les communes de moins de 2 000 habitants ayant un potentiel fiscal supérieur à un coefficient déterminé du bénéfice de la DGE deuxième part maintenue. J'avais alors reçu une réponse décourageante.

Néanmoins, quelques jours plus tard, était introduit, dès le début de la discussion du projet de loi réformant les relations financières entre les collectivités locales et l'Etat, un article, devenu l'article 12 de la loi du 27 mars 1996,...

**M. René Régnauld.** Que nous avons voté !

**M. Paul Girod.** ... rétablissant les dispositions que je souhaitais.

Je n'imaginai pas, alors, que nous serions ensuite dans la situation que je vais décrire rapidement.

Actuellement, du fait de complications administratives et peut-être de certaines lenteurs de l'administration de l'Etat, les commissions départementales réformées à la suite de ce texte se réunissent et les significations de DGE ne sont toujours pas faites dans un grand nombre de départements.

Je ne plaide évidemment pas uniquement en faveur de communes qui attendent cette dotation pour acheter des engins d'entretien d'espaces verts communément appelés « tondeuses à gazon » et qui, dans mon secteur, sont aidées par une sécheresse persistante : l'herbe ne poussant pas, elles n'ont par conséquent pas trop besoin de ce matériel ! (*Sourires.*) Mais je suis obligé de constater que les communes attendent la DGE pour lancer leurs programmes et pour passer les marchés avec les corps de métiers.

Par conséquent, l'effet est un peu inverse à celui que nous souhaitons.

Ma question est donc la suivante, monsieur le ministre : ne peut-on pas trouver un système permettant à l'administration de l'Etat, quand un accord intervient sur un texte en discussion, d'anticiper les publications au *Journal officiel* pour mettre en place les dispositifs, en vue d'une application rapide et efficace de nos décisions ? (*Applaudissements sur les travées du RDSE, de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Dominique Perben,** *ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation.* Monsieur le sénateur, vous connaissez parfaitement l'historique qui nous amène à la situation actuelle : à la suite d'un amendement parlementaire dans lequel le Gouvernement n'avait aucunement trempé, le système antérieur avait été modifié à l'occasion de l'examen du projet de loi de finances pour 1996. Vous m'en aviez parlé, et il m'était apparu que c'était un inconvénient. Par conséquent, nous avons pu rétablir les choses sur l'initiative du Sénat, dont vous-même, monsieur Girod, lors de l'examen du projet de loi relatif à la dotation de solidarité urbaine, devenu la loi du 27 mars 1996.

Ce qui a compliqué la situation, c'est que, à la suite du vote du projet de loi de finances, un décret publié à la fin du mois de décembre 1995 visait à tenir compte de la modification introduite dans la loi de finances quant à la

composition des commissions départementales. Il a donc fallu, à la suite de l'adoption de la loi du 27 mars 1996, recommencer l'exercice et préparer un décret modifiant de nouveau la fameuse commission départementale chargée de donner un avis sur ces subventions. C'est ce décret qui, après les nécessaires avis du comité des finances locales et du Conseil d'Etat, va sortir d'une manière imminente.

Sans attendre la parution de ce décret, j'ai fait notifier aux préfets, le 15 mai dernier, les enveloppes. Par conséquent, le travail de préparation a dû pouvoir commencer, d'autant que, dès la discussion au Parlement du texte qui est devenu la loi du 27 mars 1996, les préfets avaient été prévenus que nous allions revenir à la situation antérieure, laquelle n'aurait jamais dû être modifiée. Telle est l'explication de ces délais qui, je le conviens, sont assez préjudiciables.

Je ferai une dernière remarque. Si, sur un certain nombre d'investissements, un risque d'inconvénients graves existe, la procédure d'autorisation de commencer les travaux dans l'attente de la subvention peut être utilisée, à condition que l'accord du préfet et du trésorier-payeur général ait été obtenue. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

EMBARGO SUR LES EXPORTATIONS  
BRITANNIQUES DE VIANDE BOVINE

**M. le président.** La parole est à M. Leyzour.

**M. Félix Leyzour.** Monsieur le ministre de l'agriculture, je voudrais vous interroger sur la position que vous entendez défendre face à la pression qui s'exerce pour obtenir l'assouplissement de l'embargo sur les exportations britanniques en matière de viande bovine.

Voilà quelques jours, le comité vétérinaire permanent a refusé cet assouplissement. Du coup, les ministres ont repoussé leur décision.

Tant mieux pour les consommateurs, pour les éleveurs et pour toute la filière !

Pour tenter d'obtenir un assouplissement de l'embargo, Londres a annoncé un doublement de son plan d'abatage, qui passerait de 42 000 à 80 000 bêtes à risque.

Les experts des autres Etats membres considèrent qu'il y a, outre-Manche, entre 500 000 et un million de bovins nés avant 1990 qui ont pu être contaminés par une alimentation contenant des farines animales, traitées à trop basse température par souci de faire des profits plus importants...

**M. René Régnauld.** Eh oui !

**Un sénateur du RPR.** Ce sont les Côtes-d'Armor !

**M. René Régnauld.** Attendez d'être touchés à votre tour !

**M. Félix Leyzour.** ... farines dont l'utilisation a été interdite en 1989.

Un assouplissement de l'embargo risquerait de se traduire par une nouvelle baisse de la consommation en France, en Europe et dans les pays tiers qui sont nos clients. Il risquerait de se traduire aussi par une nouvelle baisse des cours à la production et par une dégradation de l'activité dans le secteur de l'industrie et du commerce de la viande.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous assurer que, dans les jours qui viennent, le Gouvernement ne fera pas passer la recherche d'accommodements politiques au plan des instances européennes avant l'examen et le traitement sanitaire du problème, avant le sauvetage de toute la filière bovine, avec tout ce que celle-ci représente pour

notre pays ? (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain et citoyen, ainsi que sur les travées socialistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.** Monsieur le sénateur, la question que vous soulevez est suffisamment grave...

**Mme Hélène Luc.** Absolument !

**M. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.** ... pour que nous nous efforcions les uns et les autres d'éviter d'en faire un sujet polémique.

**M. Félix Leyzour.** Très bien !

**M. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.** Quelle doit être notre attitude et quelle a été l'attitude de la France depuis le début de cette crise, c'est-à-dire depuis le 21 mars dernier ?

Il s'agit d'abord de manifester la plus extrême rigueur pour garantir aux consommateurs, notamment aux consommateurs français, que toutes les précautions sont prises - elles vont quelquefois même au-delà de ce que les scientifiques demandent - pour qu'ils ne courent aucun risque en consommant de la viande bovine.

Parallèlement, nous devons à l'évidence faire preuve de responsabilité, de manière à ne pas provoquer des blocages qui sont parfois injustifiés et qui pourraient mettre à mal, demain, l'Europe ; si cela n'était peut-être pas, pour certains, une catastrophe, cela aurait néanmoins des conséquences ravageuses pour les agriculteurs, en particulier pour ceux de votre département, monsieur le sénateur.

En l'occurrence, quelle est la position du Gouvernement français ?

D'après l'Organisation mondiale de la santé, que l'on ne peut pas soupçonner d'être à la solde du ministre de l'agriculture, il existe en matière de gélatine une garantie d'inoffensivité. Nous préférons, quant à nous, prendre des précautions supplémentaires : nous demandons à tous les Européens, notamment aux Britanniques, que, avant de reprendre un commerce normal sur ce produit et sur le suif, soient adoptés des procédés de fabrication dont tout le monde sait aujourd'hui - c'est unanimement reconnu sans que personne soutienne le contraire - qu'ils détruisent d'éventuels germes.

Par ailleurs, nous souhaitons que les Britanniques agréent les établissements habilités à produire ces farines, ces gélatines, ces suifs. De surcroît, nous sollicitons la possibilité, pour les vétérinaires français, d'aller vérifier sur le terrain que tout est bien produit dans ces conditions.

C'est seulement à ce moment-là que pourra être envisagé un processus visant à assouplir les conditions d'échange entre l'Europe et la Grande-Bretagne sur deux catégories de produits, et deux catégories de produits seulement.

Il ne faudrait pas que, pour je ne sais quelle raison ou par excès de précipitation, on laisse entendre aux consommateurs que, du jour au lendemain, on va lever les restrictions en ce qui concerne la viande bovine. Tel n'est pas le cas !

**M. le président.** Je vous demande de bien vouloir conclure, monsieur le ministre !

**M. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.** Alors, je m'arrête là, monsieur le président. (*Protestations sur les travées communistes.*)

**Mme Hélène Luc.** Il faut qu'il réponde à la question sur l'embargo !

**M. Félix Leyzour.** Continuez, monsieur le ministre !

**M. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.** Il me semble, madame, monsieur les sénateurs, que je viens de vous répondre avec la plus grande clarté !

**Mme Marie-Claude Beaudeau.** On ne lève pas l'embargo !

**Mme Hélène Luc.** Je n'ai pas compris !

**M. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.** Ah ! Vous n'avez pas compris ? Monsieur le président, il me semble que je vais avoir besoin d'un peu plus de temps ! (*Sourires.*)

Je crois pourtant avoir été parfaitement clair en disant que, si, sous les conditions que je viens d'évoquer, faisant confiance aux scientifiques - dans cette affaire, c'est non pas le politique mais le scientifique qui doit être déterminant - nous pouvons envisager un assouplissement sur certains produits - mais sur certains produits seulement - en revanche, en ce qui concerne la viande bovine, nous n'en sommes pas encore là ! La réponse est-elle suffisamment claire ? (*Marques d'approbation sur les travées du groupe communiste républicain et citoyen. - Très bien ! et applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** Nous vous remercions pour la clarté de votre réponse, monsieur le ministre. Vous n'étiez pas visé par mon propos, mais la règle est la même pour tous.

#### SITUATION DES FRANÇAIS À BANGUI

**M. le président.** La parole est à Mme Brisepierre.

**Mme Paulette Brisepierre.** Ma question s'adresse à M. le ministre délégué à la coopération.

Monsieur le ministre, le 18 mai dernier, une nouvelle mutinerie éclatait à Bangui. La France a pris très rapidement des dispositions pour protéger ses ressortissants, ainsi que ceux des pays amis, grâce à la présence et à l'efficacité de nos forces militaires stationnées en Centrafrique.

Deux de nos soldats ont d'ailleurs été blessés en effectuant leurs tâches de protection de nos ressortissants.

Grâce à leur action, à laquelle je tiens à rendre hommage, aucun des 1 800 Français résidant à Bangui n'a été blessé. Dès mardi, tous ceux qui étaient en danger étaient regroupés dans des centres d'accueil.

Plus de 500 civils ont déjà été rapatriés. Le témoignage des arrivants sur l'évolution de la situation est extrêmement préoccupant.

Je voudrais donc connaître, monsieur le ministre, la situation actuelle de nos ressortissants qui sont encore en Centrafrique et les dispositions prises par la France pour continuer à assurer leur protection et leur éventuel rapatriement.

Nous étions ensemble à Bangui, monsieur le ministre, il y a quelques semaines à peine, et vous comme moi avions apprécié la qualité de nos compatriotes, dont l'action et la solidarité avec les habitants de ce pays font honneur à la France.

Tous ne voudront pas rentrer, même si ce n'est en principe qu'à titre provisoire, car ils savent que, dès leur départ, tous leurs biens seront systématiquement pillés.

Toutefois, j'insiste pour que la France rapatrie d'urgence ceux qui le souhaitent, en tout premier lieu les mères de famille et les enfants, pour lesquels les scènes auxquelles ils assistent risquent d'être très traumatisantes, et pour longtemps.

Je voudrais, monsieur le ministre, rendre hommage à notre ambassadeur, M. Angelier - qui a déjà malheureusement connu la même situation au Tchad - à ses collaborateurs et également à notre délégué au Conseil supérieur des Français de l'étranger, M. André Montegut...

**M. Guy Penne.** Et M. Guiet ?

**Mme Paulette Brisepierre.** Disons : les délégués du Conseil supérieur des Français de l'étranger, dont M. Montegut, avec qui je suis en contact permanent, ce qui n'est pas le cas avec M. Guiet. (*Exclamations sur les travées socialistes.*)

**M. Jean Chérioux.** Chacun le sien ! (*Sourire.*)

**Mme Paulette Brisepierre.** Dès le début du conflit, M. Montegut s'est mis totalement à la disposition de l'ambassade, et il œuvre jour et nuit pour aider au regroupement de nos compatriotes, les réconforter et les mettre à l'abri. Il est parti hier soir dans la brousse avec un collaborateur du consulat pour tenter de rassembler ceux qui sont isolés.

Encore une fois, monsieur le ministre, nos compatriotes, par leur réaction responsable, font honneur à la France. Aussi la France se doit-elle d'autant plus d'aider et ceux qui ont eu le courage de rester en risquant de tout perdre et ceux qui sont partis en ayant tout perdu. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants, et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. Jean-Pierre Cantegrit.** C'est une très bonne question !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Jacques Godfrain, ministre délégué à la coopération.** Madame le sénateur, en vous écoutant évoquer le cas des enfants et des femmes, je pensais à ce que j'ai vu ce matin à quatre heures trente, à l'arrivée du premier avion dans lequel 138 personnes revenaient à Paris, sur décision personnelle. Les témoignages que ces personnes ont apportés immédiatement concernaient les militaires français qui, de façon magnifique, très courageuse et avec un sang-froid admirable, ont « exfiltré », comme l'on dit aujourd'hui, les personnes de leur logement et des endroits où elles se trouvaient, ce d'autant plus que les scènes de pillage avaient lieu quasiment sous leurs yeux.

La première préoccupation des autorités françaises est d'assurer la sécurité, non seulement des Français qui se trouvent sur place, mais également de tous les étrangers de la République centrafricaine et de certains Centrafricains, s'ils le souhaitent. Parmi ces étrangers figurent des membres de l'Union européenne, des Japonais, des Canadiens, des Portugais, etc.

La seconde préoccupation du Gouvernement était, vous le comprendrez, de réunir ces gens et de les mettre en sécurité dans un camp à proximité de l'aéroport : ils sont au nombre de 2 000.

A l'heure actuelle, nous pensons pouvoir rapatrier 1080 personnes, y compris les passagers de l'avion dont je parlais tout à l'heure, sur les 1 418 qui souhaitent revenir. Cela est très important, car rien ne peut être entrepris par la suite si des Françaises et des Français sont encore en danger.

J'ajoute que nous n'arrêterons pas là notre action. Nous souhaitons vivement que des négociations s'engagent entre les autorités démocratiquement élues de la République centrafricaine et les mutins, ce qui permettrait un retour au calme.

Enfin, je voudrais signaler que cette action n'est pas le fruit du hasard : elle a été entreprise à la demande des autorités démocratiquement élues de la République centrafricaine. En outre, l'ensemble des chefs d'Etat et le gouvernement d'Afrique, eux aussi régulièrement élus, ont, hier soir, réclamé une remise en ordre de la République centrafricaine et ont lancé un appel à la France pour qu'elle puisse assurer la sécurité de ce pays. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

#### INDÉPENDANCE DE LA JUSTICE VIS-À-VIS DU GOUVERNEMENT

**M. le président.** La parole est à M. Carrère.

**M. Jean-Louis Carrère.** Ma question s'adresse à M. le garde des sceaux.

Le 14 mai dernier, le quotidien *Le Monde* annonçait que, à la demande d'un juge qui enquête depuis deux ans sur un réseau de fausses factures mis en place autour de l'office d'HLM de Paris, un magistrat de Genève a mis à jour des commissions de plusieurs millions de francs sur un compte géré par un ancien responsable du RPR, pratique que vous connaissez bien.

Toujours selon *Le Monde* en date des 19 et 20 mai, le groupe Bouygues aurait payé des études fictives pour financer l'ex-CDS ! Dans ce cas, il semble bien, monsieur le garde des sceaux, que ces financements aient été poursuivis au-delà de la date de la promulgation des textes régissant le financement des partis politiques.

Ces affaires concernant les partis de la majorité, qui défraient aujourd'hui la chronique, seront-elles enterrées comme les précédentes ? Vous avez pourtant demandé en son temps, monsieur le garde des sceaux, au nom de l'indépendance de la justice, qu'on laisse les magistrats agir selon leur seule conscience. On ne peut pas, monsieur le garde des sceaux, nous tenir ce discours et s'employer, chaque jour qui passe, à interférer dans les procédures des juges et empêcher ainsi leurs instructions d'avancer.

Le 13 mars dernier, Henri Emmanuelli était condamné à dix-huit mois d'emprisonnement avec sursis et à deux ans de privatisation de ses droits civiques par la cour d'appel de Rennes pour recel de trafic d'influence, alors qu'il était trésorier du parti socialiste, avant l'entrée en vigueur des textes de 1990 fixant le statut des partis politiques et réglant leur financement, ce, je le rappelle, en l'absence de tout enrichissement personnel.

Alors, deux poids, deux mesures ?

C'est l'indépendance de la justice brandie pour les socialistes et une magistrature aux ordres quand il s'agit de défendre vos amis de droite !

Non, monsieur le garde des sceaux, nous n'accepterons ni vos silences ni vos excès ! Nous attendons de vous l'équité, le calme, l'éthique, bref, la justice. Est-ce possible ? (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. le garde des sceaux.

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux, ministre de la justice.** Monsieur Carrère, je ne veux pas être désagréable, mais cela m'est sûrement plus possible qu'à vous... (*Exclamations et rires sur les travées socialistes.*)

**M. Jacques Mahéas.** Cela changerait !

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** ... puisque vous représentez un département dont les élus passent l'essentiel de leur temps à faire signer des pétitions contre les décisions de justice,...

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** Ce n'est pas défendu !

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** ... ce qui ne donne pas une très haute idée de la conception que vous avez de cette justice que vous venez de me réclamer !

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** Et vous ?

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** J'ajouterai, monsieur Carrère, que vous vous trompez vraiment d'interlocuteur.

En effet, d'un côté, vous faites état d'informations de presse. Je les ai lues comme vous. Simplement, j'ai l'avantage sur vous de pouvoir vous dire que, par exemple, la commission rogatoire internationale dont fait état ce journal est arrivée vers la fin du mois d'avril, en France, au ministère des affaires étrangères - elle nous était adressée par la Suisse - et, sans aucun délai, c'est-à-dire, me semble-t-il, le deuxième ou le troisième jour du mois de mai, elle a été transmise par la chancellerie...

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** Nous lisons aussi le *Canard Enchaîné* !

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** ... au parquet de Créteil, compétent, et au juge d'instruction qui avait réclamé cette commission rogatoire internationale.

Je voudrais, monsieur Carrère - et je pèse mes mots - que de tels délais aient toujours été observés dans des affaires semblables en d'autres temps. (*Marques d'approbation sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE. - Protestations sur les travées socialistes.*)

**M. Jacques Mahéas.** Citez des exemples !

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** J'ajoute, monsieur Carrère, que, faisant encore mieux, je vais prochainement parapher, avec mon collègue le ministre de la justice et de la police de la Confédération helvétique, une convention qui prévoira une transmission directe entre autorités judiciaires de tels documents et de telles commissions rogatoires, ce en complétant la convention européenne de 1957...

**Plusieurs sénateurs socialistes.** Il serait temps !

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** ... et en lui donnant, dans nos relations avec la Suisse, encore plus d'efficacité.

Là aussi, je voudrais que tous puissent en dire autant,...

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** C'est pour M. Méhaignerie que vous dites cela ? Ce n'est pas gentil !

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** ... notamment à l'époque, monsieur Dreyfus-Schmidt, où vous souteniez le Gouvernement un peu plus que vous ne le faites aujourd'hui.

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** Et les valises ? Arrêtez un peu !

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Enfin, monsieur Carrère, les procédures se poursuivent et se poursuivront avec, je viens de vous le dire, toute la transparence et toute la célérité nécessaires ! (*Protestations sur les travées socialistes.*)

**Un sénateur socialiste.** Des mots !

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** D'un autre côté, vous faites état d'un arrêt de la cour d'appel qui, par définition, est irréfragable, en tout cas plus que des informations de presse !

Monsieur Carrère, je crois que vous faites fausse route.

**Plusieurs sénateurs socialistes.** Vous aussi !

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Laissez la justice travailler. Elle peut intéresser et condamner des personnes auxquelles vous portez intérêt. Elle peut, au contraire, intéresser et condamner d'autres personnes qui ne sont pas de vos amis. C'est le propre de la justice, monsieur Carrère, et c'est celle que je veux ! En tout cas, elle est égale pour tous, parce qu'elle n'accorde aucun privilège à personne. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste. - Protestations sur les travées socialistes.*)

#### MARCHÉ UNIQUE DE L'ÉLECTRICITÉ

**M. le président.** La parole est à M. Amoudry.

**M. Jean-Paul Amoudry.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.

Le conseil des ministres de l'énergie de l'Union européenne devrait à nouveau se réunir prochainement, en vue de rechercher un accord sur le projet de directive relative au marché unique de l'électricité.

Le premier projet de directive prévoyait que les gros consommateurs industriels, à partir d'un certain niveau de consommation, seraient autorisés à contracter directement avec des producteurs indépendants pour assurer leur approvisionnement en électricité, et deviendraient ainsi des « consommateurs éligibles » pouvant bénéficier de tarifs préférentiels.

Au-delà de 100 gigawattheures, tous les clients deviendraient donc des consommateurs éligibles, mais pour les industriels dont la consommation serait inférieure à 100 gigawattheures, les Etats membres de l'Union européenne disposeraient d'une grande latitude pour définir ceux qui deviendraient eux aussi des « consommateurs éligibles ».

Depuis lors, ce seuil de 100 gigawattheures a, semble-t-il, été abaissé à 40 gigawattheures et pourrait même être ramené à 10 gigawattheures seulement.

Or rien ne semble indiquer que, dans notre pays, ce statut de « consommateur éligible » sera accordé aux quelque 180 entreprises publiques locales, régies d'électricité pour la plupart, qui distribuent l'électricité dans 2 800 de nos collectivités locales.

Cette perspective oblige à envisager un certain nombre de conséquences.

En premier lieu, les régies et autres distributeurs publics locaux ne pourraient acheter l'énergie électrique à un prix aussi compétitif que celui qui est consenti aux utilisateurs industriels, pourtant situés sur leur territoire de distribution, ce qui aboutirait à une situation d'inégalité difficilement admissible.

Dès lors, privés de leurs clients les plus importants, les distributeurs publics locaux verraient leur réseau de vente limité aux seuls consommateurs de moindre importance, ce qui tendrait à réduire la rentabilité de leurs investissements et ne manquerait pas d'entraîner un appauvrissement du service fourni par ces distributeurs.

Cette situation risquerait d'entraîner aussi la mise en cause de la responsabilité des communes pour manquements à leurs obligations, car, nous le savons, la loi impose aux communes et aux syndicats de communes d'être garants de la distribution de l'électricité sur leur territoire.

**M. le président.** Pouvez-vous poser votre question, monsieur Amoudry ?

**M. Jean-Paul Amoudry.** Je conclus, monsieur le président.

Nous ne pouvons, monsieur le ministre, nous résigner à de telles perspectives, pas plus que nous ne pouvons admettre le sacrifice à terme des régions, lesquelles sont le plus souvent implantées en milieu rural et dans les petites villes, où elles constituent l'un des éléments vitaux du tissu humain, économique et social. Les affaiblir serait lourd de conséquences pour la vitalité économique et l'emploi des zones rurales qu'elles desservent, et contradictoire avec notre volonté affirmée d'aménagement du territoire.

Pour ces raisons, je vous serais très reconnaissant, monsieur le ministre, des dispositions que vous pourrez mettre en œuvre afin d'assurer l'avenir des distributeurs publics locaux d'électricité. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Roger Romani, ministre des relations avec le Parlement.** Monsieur le sénateur, on ne peut, bien sûr, vous le savez, préjuger le résultat final des négociations, toujours en cours, s'agissant de la directive que vous avez évoquée.

Je puis toutefois vous assurer, au nom de M. le ministre de l'industrie, qu'il sera possible à la France de maintenir un système électrique qui garantisse le bon accomplissement des missions de service public qu'attendent l'ensemble des usagers.

Néanmoins, vous le savez, des évolutions verront le jour. En particulier, un certain nombre de clients gros consommateurs d'électricité dits « éligibles » pourront passer directement des contrats d'approvisionnement d'électricité auprès des producteurs indépendants.

Dans ce nouveau contexte, il n'apparaît pas que l'on puisse assimiler les distributeurs non nationalisés à des consommateurs éligibles, au même titre que les gros consommateurs industriels, en raison même des missions de service public dont ils ont la charge.

En effet, ces missions intègrent notamment la sécurité et la continuité d'approvisionnement de leurs clients, ainsi que la péréquation tarifaire. Sauf pour alimenter des clients industriels eux-mêmes éligibles, les régions n'auront donc pas la faculté de s'approvisionner auprès de producteurs indépendants.

Cela garantit le service aux consommateurs domestiques, qui constitue le cœur du service public. Vous savez, monsieur le sénateur, que le Gouvernement y tient. (*Applaudissements sur les travées du RPR, de l'Union centriste et des Républicains et Indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

#### RAPPORT DE L'OFFICE CENTRAL POUR LA RÉPRESSION DU TRAFIC ILLICITE DES STUPÉFIANTS

**M. le président.** La parole est à M. Lanier.

**M. Lucien Lanier.** Monsieur le ministre de l'intérieur, ma question concerne le rapport que vient d'établir et de publier, mardi 21 mai dernier, l'office central pour la répression du trafic illicite des stupéfiants. Ce rapport fait le point de la situation en France sur ce sujet pour l'année 1995. Auriez-vous l'obligeance, monsieur le ministre, de nous confirmer les observations qu'il établit et que corroborent des chiffres précis ?

Il semble démontrer une diminution des saisies de stupéfiants et, dans le même temps, probablement grâce au plan Vigipirate, une augmentation des interpellations liées au trafic des stupéfiants.

Pourriez-vous également nous indiquer votre réaction concernant la proportion, semble-t-il fort importante – près de 67 p. 100 ! – de saisies de drogue provenant de pays limitrophes du nord de la France ?

Cela ne confirme-t-il pas la nécessité, affirmée par le précédent rapport de notre excellent collègue M. Paul Masson, de préserver les contrôles fixes aux frontières concernées tant que subsistera le risque ? (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Jean-Louis Debré, ministre de l'intérieur.** Monsieur le sénateur, du ministre de l'intérieur que je suis aujourd'hui comme du magistrat que j'étais hier, celles et ceux qui s'adonnent au trafic de stupéfiants ne doivent attendre aucune faiblesse, aucune complaisance.

C'est ainsi que j'ai donné des instructions très précises à tous les services de police pour qu'ils soient, dans ce domaine, à la pointe de l'efficacité.

Grâce à leur travail, nous avons effectivement enregistré, en 1995, une baisse des quantités produites, une augmentation importante des personnes interpellées et une diminution sensible des surdoses mortelles.

Vous l'avez dit, les deux principaux pays d'approvisionnement sont les Pays-Bas et la Belgique, 67 p. 100 de l'héroïne saisie en France l'année dernière provenant effectivement de ces deux pays.

Les résultats chiffrés de la police, le montant des saisies opérées nous appellent à la vigilance.

Le renforcement de la coopération policière est une nécessité et, en tout cas, un préalable à tout allègement des contrôles aux frontières de la France.

Parallèlement, notre vigilance nous impose de dire à ceux de nos voisins dont la législation anti-drogue n'est pas cohérente avec la nôtre de bien vouloir la revoir.

Nous ne baissons donc pas la garde ; nous maintenons un dispositif de surveillance qui est non pas dirigé contre la Belgique, mais qui prend en compte l'existence d'un espace de libre circulation à l'intérieur du Benelux.

Le problème se pose de savoir à quel degré de coopérations nous pouvons envisager de modifier notre attitude vis-à-vis des Pays-Bas et notre politique à la frontière avec le Benelux.

Je le dis sans ambages, nous ne nous contenterons pas de gestes symboliques, fussent-ils utiles ou spectaculaires. La création de commissariats communs avec la Belgique sera un progrès, mais, pour être une initiative utile, elle ne peut *a priori* être considérée comme une initiative suffisante. J'attends de voir concrètement, sur une période suffisamment longue pour être significative, dans quelles conditions vont fonctionner ces commissariats et comment va fonctionner cette coopération policière.

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur le ministre !

**M. Jean-Louis Debré, ministre de l'intérieur.** J'allais le faire, monsieur le président, car je sentais que vous commenciez à vous impatienter dans mon dos ! (*Rires.*)

**M. Jean-Louis Carrère.** C'est le ministre de l'intérieur, il a des yeux derrière la tête ! (*Nouveaux rires.*)

**M. Jean-Louis Debré, ministre de l'intérieur.** Monsieur le sénateur, les premiers résultats obtenus par la police et notre détermination doivent être confirmés et complétés parce que nous avons la volonté politique de lutter contre les trafiquants de drogue. Ce sera chose faite l'année pro-

chaine. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** Monsieur le ministre, c'est effectivement votre rôle d'avoir des yeux derrière la tête ! (*Rires.*)

#### LIBÉRALISATION DU MARCHÉ EUROPÉEN DE L'ÉLECTRICITÉ

**M. le président.** La parole est à M. Alloncle.

**M. Michel Alloncle.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.

M. le ministre a déjà eu l'opportunité de nous exposer les avancées obtenues par la France sur la proposition de libéralisation du marché européen de l'électricité lors du conseil des ministres de l'énergie du 7 mai dernier.

En effet, il a été confirmé que la France pourrait appliquer le système de l'acheteur unique, qui permettra à EDF de conserver un monopole de distribution et de transport de l'électricité. De plus, la notion de service public, qui nous est si chère, a été reconnue par nos partenaires européens.

Pourrions-nous avoir des précisions sur l'évolution des négociations en ce qui concerne les points de la proposition de directive sur l'électricité encore en suspens, à savoir le degré d'ouverture du marché, le calendrier de l'ouverture progressive d'ici à dix ans et la clause de sauvegarde, qui devrait permettre de préserver l'équilibre des marchés ?

Enfin, est-il envisageable que l'on règle la question avant la fin du mois de juin, alors que cette proposition est en discussion depuis 1992 ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Roger Romani, ministre des relations avec le Parlement.** Monsieur le sénateur, vous avez évoqué le conseil des ministres de l'énergie, qui s'est de nouveau réuni le 7 mai 1996 et qui a procédé à un débat sur la proposition de directive concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité.

Ce débat a montré une convergence des positions sur l'essentiel de la directive, ce qui peut donc permettre l'aboutissement des discussions avant le Conseil des chefs d'Etat et de gouvernement prévu à Florence.

Ont, en particulier, été réaffirmés les principes de la coexistence entre le système de l'acheteur unique, défendu par la France, et qui consiste en une ouverture limitée du marché à la concurrence, et le système de l'accès des tiers au réseau, qui consiste en une libéralisation complète du marché. La possibilité d'imposer des obligations de service public aux opérateurs du secteur, ainsi que le principe d'une programmation à long terme des investissements ont été confirmés.

Toutefois, il n'a pas été possible de conclure sur les modalités d'ouverture des marchés et leur évolution. Un conseil des ministres de l'énergie exceptionnel sera donc réuni dans quatre à six semaines, après des discussions complémentaires sur ce point. A l'issue de ce conseil, il sera éventuellement procédé à un vote.

D'ores et déjà, l'accord trouvé le 7 mai 1996 permet de garantir les principes que le Gouvernement défend afin de préserver la qualité du service public et l'organisation française du transport et de la distribution de l'électricité.

Je suis persuadé, monsieur le sénateur, que cette réponse vous donne satisfaction. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste.*)

#### RAPATRIEMENT DES FRANÇAIS DE CENTRAFRIQUE

**M. le président.** La parole est à M. Penne.

**M. Guy Penne.** Monsieur le ministre délégué à la coopération, j'ai pris ma part dans les nombreuses mises en garde qui vous ont été adressées, en me faisant l'écho - je n'étais pas le seul - des craintes de nos compatriotes qui m'appelaient de Bangui, craintes que j'ai scrupuleusement répercutées dès samedi soir et dans les heures suivantes auprès des membres des cabinets de M. le président de la République, du ministre des affaires étrangères et de votre propre ministère, ainsi qu'auprès de la direction des Français de l'étranger, dont je tiens d'ailleurs à saluer ici les efforts.

Malgré ce faisceau d'informations, vous avez persévéré dans l'erreur, en faisant une mauvaise évaluation de la situation, qui était appelée à se dégrader rapidement.

Pourquoi ces hésitations ? Ces lenteurs à réagir ont ému nos compatriotes, qui voyaient monter les périls sur place et comprenaient d'autant moins qu'ils connaissaient la présence de 1 500 militaires français à Bangui même.

Les troupes françaises, dont on connaît les qualités, devraient avoir comme mission prioritaire permanente, en cas de besoin, la protection immédiate de nos compatriotes.

Là encore, vous n'avez pas cru qu'il faudrait, après la rapidité de la protection, raisonner en termes de rapatriement. Pourquoi rapatrier aussi lentement, parmi les 1 800 Français, ceux qui souhaitent partir de Centrafrique ? Après avoir nié la nécessité d'un rapatriement, vous les exhortez maintenant à partir !

J'ai bien noté, monsieur le ministre, les moyens que vous avez annoncés. Mais il faut faire encore plus, en gardant à l'esprit les conditions du retour de nos compatriotes d'Algérie.

Ce problème interpelle le Gouvernement. Certes, il y a globalement moins de rapatriés, mais les arrivées sont difficiles à gérer parce que plus massives et plus rapprochées. Par ailleurs, des personnes âgées, démunies ou malades qui se trouvent encore en République centrafricaine connaissent une situation de grande détresse matérielle et morale.

Enfin, lorsque cette crise sera entrée dans une phase moins aiguë, monsieur le ministre, il m'apparaît que le Gouvernement devra organiser un débat sur le fond de notre politique africaine et sur les différentes formes de la présence française.

Vous avez dit, voilà quelques jours, que vous vouliez faire de la coopération et du développement et que nous n'étions pas les gendarmes de l'Afrique. C'était une très bonne déclaration. Mais le Gouvernement vient de vous démentir cruellement, puisqu'il s'agit maintenant d'une opération militaire lourde, qui dépasse les termes des accords habituels de coopération militaire et de défense.

Monsieur le ministre, le Gouvernement s'engage dans un engrenage fatal, en créant le précédent - c'est une nouvelle invention ! - de l'ingérence « légalitaire ».

Souvenez-vous, monsieur le ministre, que la République centrafricaine, entre le sacre d'un empereur ou une opération *Barracuda*, ne porte pas toujours chance au Président de la République en exercice ! (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Jacques Godfrain, ministre délégué à la coopération.** Monsieur le sénateur, que diriez-vous, à l'heure actuelle, si nous n'étions par intervenus ?

**Plusieurs sénateurs du RPR.** Eh oui !

**M. Jacques Godfrain, ministre délégué.** Il y aurait eu des dizaines et des dizaines de morts dans la communauté française !

Mesurez-vous, monsieur le sénateur, les difficultés qu'ont éprouvées nos soldats pour aller, maison par maison, dans une ville dont vous connaissez bien la texture, rejoindre des familles terrées chez elles, qu'il s'agissait, comme l'on dit, d'« exfiltrer » ?

Imaginez-vous, monsieur le sénateur, ce qui se serait produit s'il y avait eu - c'est ce que nous craignons le plus et peut-être peut-on encore le redouter à l'heure actuelle - des prises d'otages ? Nous les avons évitées et fait en sorte qu'il n'y ait pas un seul civil français - et pas seulement français d'ailleurs - tué.

Qui nous a demandé appui et assistance ? Les Américains, les Japonais, les Portugais, l'ensemble des pays européens. Nous avons aidé tous ceux qui ont fait appel à nous.

A vous entendre, les transports aériens auraient été insuffisants. Or, je l'ai vérifié, 1 095 Français sont en train d'arriver aujourd'hui même. Dans l'histoire du service des Français de l'étranger, il n'y a jamais eu un aussi grand nombre d'arrivées en vingt-quatre heures.

Monsieur le sénateur, permettez-moi de vous dire, avec toute la connaissance que vous avez de l'Afrique, que les choses ont quand même beaucoup évolué. M. Patassé, quoi qu'on en dise, a été l'élu du suffrage universel. Si l'ensemble des chefs d'Etat qui entourent la République centrafricaine ont fait appel à nous, ce n'est pas par hasard. Leur identité et l'origine de leur mandat font clairement apparaître qu'ils ont toujours été portés au pouvoir par le suffrage universel.

C'est au nom du droit et de l'état de droit que nous agissons pour le bienfait de Français et d'étrangers. *(Applaudissements sur les travées du RPR, de l'Union centriste, des Républicains et Indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

**M. le président.** Nous en avons terminé avec les questions d'actualité au Gouvernement.

Mes chers collègues, je vous remercie de la discipline dont vous avez fait preuve.

Nous allons interrompre nos travaux pendant quelques instants.

La séance est suspendue.

**(La séance, suspendue à seize heures, est reprise à seize heures cinq, sous la présidence de M. Yves Guéna.)**

#### PRÉSIDENCE DE M. YVES GUÉNA vice-président

**M. le président.** La séance est reprise.

5

#### CANDIDATURES À UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

**M. le président.** Je rappelle au sénat que M. le Premier ministre a demandé au Sénat de désigner ses représentants au sein du comité de surveillance de la caisse d'amortissement de la dette sociale.

La commission des affaires sociales propose la candidature de M. Charles Descours et la commission des finances celle de M. Jacques Oudin pour siéger au sein de cet organisme extraparlamentaire.

Ces candidatures ont été affichées. Elles seront ratifiées si la présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai d'une heure prévu par l'article 9 du règlement.

6

#### DÉMISSION DE MEMBRES DE COMMISSIONS ET CANDIDATURES

**M. le président.** J'ai reçu avis de la démission de Mme Danièle Pourtaud comme membre de la commission des affaires culturelles et de celle de M. Percheron comme membre de la commission des affaires économiques et du Plan.

Le groupe intéressé a fait connaître à la présidence le nom des candidats proposés en remplacement.

Ces candidatures vont être affichées et la nomination aura lieu conformément à l'article 8 du règlement.

7

#### AIR ET UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE

##### Suite de la discussion d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi (n° 304, 1995-1996) sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. [Rapport (n° 366, 1995-1996) et avis (n° 337, 1995-1996).]

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Plasait.

**M. Bernard Plasait.** Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, la pollution est un domaine où les talents médiatiques s'exercent avec gourmandise. Le sensationnel fait vendre, le sensationnel sur la santé fait beaucoup vendre et parler de pic de pollution est gage de succès.

Le choc des photos - voyez ces images de cyclistes roulant dans la ville avec un masque sur la bouche - le poids des mots - alerte 1, alerte 2, alerte 3 - s'ils ont l'avantage de sensibiliser l'ensemble de la population à un sujet important, ont un inconvénient : ils offrent un avantage au sensationnel et un handicap au sérieux.

Pourtant, rien n'est pire que le sensationnel, d'autant que nous savons tous que les prévisions les plus apocalyptiques sont toujours démenties. Nous ne trancherons pas ici le vieux débat sur les bienfaits et les méfaits du progrès, pas plus d'ailleurs que celui des relations de l'homme avec la nature.

L'homme est-il fait pour « dominer » la nature, pour s'en rendre « maître et possesseur », comme le prophétisait Descartes, ou bien est-il « fou » de faire « la guerre à la nature avec les machines » ainsi que le jugeait Erasme ? Aussi essentielles que soient ces questions, elles ne sauraient trouver de réponses, en tout cas définitives, dans l'objet de notre débat.

Il n'en demeure pas moins qu'à la lumière des progrès de la connaissance la pollution atmosphérique dans les grandes agglomérations est devenue un sujet particulière-

ment sensible, qui suscite aujourd'hui l'inquiétude de l'opinion publique. C'est à cette préoccupation-là, madame le ministre, qu'il incombe de répondre, en sachant raison et sérénité garder.

Oui, on parle aujourd'hui beaucoup de pollution de l'air. Mais à un problème récurrent tel que celui-là ne saurait répondre un texte de circonstance.

Je voudrais en effet rappeler que cette question est ancienne et que, si des problèmes sérieux subsistent, des progrès considérables ont été accomplis depuis des années. Néanmoins, le problème a changé d'échelle, et il convient d'en tenir compte.

Chacun a en mémoire quelques images fortes : les hécatombes humaines survenues dans la vallée de la Meuse en 1930, à Donora aux Etats-Unis en 1948, ou à Londres en 1952. Tout le monde a en mémoire ces forêts d'Europe centrale dénudées et décimées ; les ponts de métal ou les monuments de pierre rongés par la corrosion.

Les trois grandes victimes de la pollution atmosphérique sont, dans l'ordre : l'homme, notamment son système respiratoire, avec des risques accrus pour les enfants, les personnes âgées et les personnes fragilisées par une pathologie chronique, les végétaux et aussi les matériaux tels que les pierres, les métaux, les peintures. Cette pollution atmosphérique provient essentiellement de trois grandes sources : les installations fixes de combustion - chauffages domestiques, centrales électriques thermiques, chaudières industrielles - les transports automobiles, et certains procédés de fabrication industriels.

Les sources et les victimes de la pollution atmosphérique sont donc aujourd'hui clairement identifiées.

Pourtant, des progrès considérables ont été réalisés. Certains se souviennent des paysages blanchis autour des cimenteries, des procès qui ont opposé les agriculteurs du Béarn à des producteurs de gaz naturel, pour les rejets de gaz sulfureux, les procès de la Maurienne à des usines d'aluminium, pour leurs rejets de fluor, ou ceux du Nord-Pas-de-Calais à des usines de plomb-zinc, pour leurs rejets de métaux. Certains se souviennent des poussières de la sidérurgie ou des odeurs dégagées par les usines de pâte à papier, les raffineries de pétrole, voire certaines usines agro-alimentaires.

Nombres de ces éléments ne sont plus que des souvenirs. Comment ne pas citer les performances des cimenteries qui, de 1960 à 1990, ont diminué leurs rejets de poussières de 99 p. 100, ou celles des usines d'aluminium qui ont diminué leurs rejets de fluor de 98 p. 100 ?

Il est donc incontestable que l'industrie est beaucoup moins polluante que par le passé. Après avoir culminé en 1973, les émissions de dioxyde de soufre ont été réduites de 63 p. 100 entre le début et la fin de la décennie quatre-vingt. De même, les émissions de poussières dues à des installations de combustion ont diminué de 57 p. 100 entre 1980 et 1988. Enfin, la teneur en plomb de l'atmosphère a été divisée par cinq depuis 1986.

Cependant, ces chiffres ne sauraient occulter l'importance des difficultés actuelles. Elles sont en grande partie liées au développement de l'automobile en zone urbaine.

Ainsi, il faut en convenir, en région d'Ile-de-France, les émissions d'oxydes d'azote ont augmenté de 6 p. 100 entre 1985 et 1990, et ce malgré une baisse des émissions de l'industrie, mais à cause d'une nette augmentation des émissions issues des transports, 22 p. 100 de plus entre 1985 et 1990. Sur la même période, les émissions de composés organiques volatils ont augmenté de 21 p. 100 avec toujours, pour provenance, le secteur des transports.

Dès lors, nul ne peut nier la relation qui existe entre ces émissions de polluants et l'automobile.

Toutefois, il convient de rappeler qu'au regard de la réglementation en vigueur il n'existe pas de problème de pollution chronique en Ile-de-France, car les niveaux moyens définis à l'échelon européen sont respectés. En effet, le relief de plaine et les régimes océaniques venteux et pluvieux fréquents de la région-capitale favorisent généralement une bonne dispersion des polluants.

En revanche, lorsque les conditions météorologiques ne favorisent pas cette dispersion ou conduisent à une transformation plus rapide des polluants par temps chaud, les seuils réglementaires peuvent être franchis pour le dioxyde d'azote ou l'ozone, plus rarement pour le dioxyde de soufre. C'est ce que traduisent l'activation de la procédure d'information sur la pollution atmosphérique, de même que les valeurs prises par l'indice synthétique de qualité de l'air.

On pourrait certes se consoler en comparant la situation de l'agglomération parisienne avec celle de ses homologues européennes ou même françaises. Ainsi constate-t-on que les niveaux annuels d'oxyde de soufre en Ile-de-France sont plutôt faibles par rapport aux niveaux relevés ailleurs en Europe. Des villes comme Leipzig ou Prague présentent des moyennes quatre ou six fois plus fortes. La situation de Paris est comparable à celle de Vienne ou de Barcelone.

Pour les émissions de poussières, Prague et Athènes ont des moyennes deux ou trois fois plus fortes que Paris, dont les niveaux sont équivalents à ceux de Francfort ou Zurich.

Quant au dioxyde d'azote, les niveaux moyens annuels en Ile-de-France sont inférieurs de moitié à ceux qui sont observés à Athènes et Milan. En revanche, l'Ile-de-France connaît des maxima horaires de pollution par NO<sub>2</sub> nettement plus marqués que Berlin et Londres.

Cela étant, l'enseignement qu'il convient de retenir de ces observations est double. D'une part, il faut agir pour diminuer les nuisances de pollution permanente et pour prévenir les pointes ponctuelles. D'autre part, il convient d'avoir conscience que le problème de la pollution atmosphérique a aujourd'hui une triple dimension : locale, régionale et planétaire.

Fort de ces constatations, on pourrait s'interroger sur l'opportunité du texte que vous présentez, madame le ministre, d'autant que la réglementation française actuelle en matière de qualité de l'air dans l'environnement s'appuie sur les quatre directives européennes existant dans ce domaine, dont la transposition en droit français repose sur différentes circulaires ministérielles et a été renforcée par le décret du 25 octobre 1991.

Toutefois, trente-cinq ans après la loi du 2 août 1961, seule loi spécifique sur l'air, un nouveau texte n'est pas superflu. En effet, comme l'indique notre collègue M. Philippe Richert dans son excellent rapport sur la surveillance de la qualité de l'air, « une nouvelle loi fondée sur une approche de gestion intégrée aurait le mérite de clarifier les missions de la surveillance de la qualité de l'air et sa place au sein du cycle de la pollution atmosphérique ».

Dans le droit-fil du projet de directive-cadre d'évaluation et de gestion de la qualité de l'air adopté par le Conseil européen le 22 juin dernier, le texte qui nous est soumis est inspiré par une approche globale de la pollution atmosphérique, ce qui ne le réduit pas à un simple texte de circonstance.

En effet, ce projet de loi affiche des ambitions certaines. Encore faut-il qu'elles soient suivies d'effets.

Par ce texte, il est proposé d'instituer une véritable politique nationale de lutte contre la pollution atmosphérique urbaine. A cet égard, on ne peut que se réjouir du caractère national du dispositif envisagé, puisque celui-ci vise à étendre progressivement, d'ici à l'an 2000, le réseau de surveillance de la qualité de l'air à l'ensemble du territoire national. Il prévoit aussi la mise en place d'un ensemble de plans destinés à organiser la lutte contre la pollution atmosphérique urbaine : il s'agit des plans régionaux pour la qualité de l'air, des plans de protection de l'atmosphère et des plans de déplacements urbains.

Je ne reprendrai pas ici le détail des mesures, qui a été excellemment exposé par M. le rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan. J'insisterai plus particulièrement sur deux points : la surveillance de la qualité de l'air et la diminution des émissions des véhicules.

En matière de surveillance, le réseau de mesure et de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France, AIR-PARIF, fort de ses soixante-trois stations, est un exemple unanimement reconnu. Je crois qu'il est bon de s'en inspirer. Avec l'aide du conseil régional d'Ile-de-France et de la Ville de Paris, AIRPARIF disposera d'ailleurs des moyens nécessaires pour mettre en place, à partir de 1997, une capacité de modélisation qui lui permette de prévoir les pointes de pollution.

En effet, sans prévision, il ne peut y avoir ni d'information efficace ni de prévention efficace.

Cependant, à ce stade, se pose la question essentielle : que faire quand une pointe de pollution est attendue ?

Pour résoudre ce problème, convient-il de limiter la circulation ? Faut-il instaurer la gratuité des transports en commun ? Doit-on instituer la gratuité du stationnement résidentiel ?...

Quand la pollution atteint un seuil critique lors de certaines journées de l'été 1995, 26 p. 100 des Parisiens questionnés déclarèrent avoir suivi la consigne du préfet et, par conséquent, ne pas avoir utilisé de voiture. Interrogés sur l'efficacité des mesures à prendre pour les jours de forte pollution, 69 p. 100 des Parisiens se déclarèrent incités à ne pas utiliser leur voiture si la gratuité des transports en commun était appliquée et 63 p. 100 si des tarifs réduits étaient mis en place. Enfin, le stationnement résidentiel gratuit inciterait 56 p. 100 des utilisateurs à laisser leur voiture.

Au vu de ces indications, il est clair que l'Etat devra œuvrer en étroite collaboration avec les élus franciliens et parisiens pour prendre les mesures les plus appropriées aux besoins de la capitale.

En tout état de cause, soyez assurée, madame le ministre, de notre très ferme volonté de lutter efficacement contre la pollution atmosphérique.

A ce titre, je reviendrai au cours de nos débats sur la question spécifique des transports.

En revanche, il est évident que des progrès considérables devront être faits pour réduire les émissions des véhicules. Le trafic automobile engendre aujourd'hui près de 30 p. 100 du dioxyde de soufre, 80 p. 100 des oxydes d'azote, 30 p. 100 des poussières et environ 60 p. 100 des composés organiques volatils rejetés en région parisienne.

Par conséquent, les dispositions financières et fiscales du texte devront être renforcées, comme l'a d'ailleurs proposé la commission des finances, si l'on veut réellement encourager un renouvellement du parc, la consommation d'énergies moins polluantes, le développement des véhi-

cules électriques ou au gaz et réduire sensiblement les effets des véhicules à moteur diesel, en privilégiant notamment les potentialités offertes par les biocarburants.

Enfin, je conclurai en m'associant aux remarques formulées par M. Philippe Adnot, rapporteur pour avis de la commission des finances, sur les articles 25 et 26 du projet de loi et, plus généralement, j'exprimerai ici mon souhait que soit donné un caractère normatif à l'ensemble des dispositions de ce texte pour que nous ayons une vraie loi sur l'air.

Le savant Claude Bernard disait : « Tout est dans la dose » ; aujourd'hui, on pourrait ajouter : tout est dans le rythme. (*Applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants et du RPR.*)

**M. le président.** La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, mardi soir, lors d'une réunion particulièrement instructive avec le ministre de l'économie et des finances, notre ancien et éminent collègue, M. Jean Arthuis, sur l'état de la France et les perspectives d'évolution pour les années à venir - perspectives qui se sont pas roses - nous étions nombreux, dans l'hémicycle, à nous interroger, parfois à voix haute.

Est-il nécessaire, dans la conjoncture économique actuelle, de voter une loi sur l'air qui, inévitablement, va coûter cher ?

Est-il indispensable d'alourdir encore les ponctions de toutes sortes et de charger davantage le « bateau France », alors qu'il se trouve déjà fragilisé, en pleine compétition acharnée sur une mer déchaînée ?

Est-il responsable d'inventer une batterie nouvelle de dispositions qui vont davantage encore entraver l'action de ceux qui entreprennent, qui créent, qui aménagent ?

Notre pays peut-il s'offrir le luxe d'une course d'obstacles imposée à ses entreprises et aux investisseurs au travers de règles nouvelles, de textes plus contraignants, de démarches plus nombreuses, plus complexes ?

Oui, nous étions nombreux à nous poser ces questions, et je pense que nous nous les posons encore aujourd'hui.

Quoi qu'il en soit, à ces questions légitimes, il faut, sans hésiter, apporter des réponses.

Malgré les conditions extrêmement difficiles qui caractérisent la période actuelle, il est indispensable d'agir rapidement et de façon volontariste. Tergiverser, reporter les débats ou les décisions serait grave, très grave, j'oserai dire inadmissible.

Il s'agit ici non pas de dépeindre une situation apocalyptique, mais de prendre pleinement conscience des conséquences qu'un retard supplémentaire imposerait à la France : conséquences sanitaires et sociales, conséquences économiques - vous l'avez rappelé, madame le ministre - conséquences environnementales, conséquences patrimoniales.

Si quelques esprits sceptiques continuent à s'interroger, parfois publiquement, sur la réalité des répercussions sur la santé d'un air pollué, sachez, mes chers collègues, qu'il n'y a plus aucun doute à avoir sur le sujet : oui, la pollution de l'air a des conséquences sur la santé humaine et ses répercussions sont mesurées, évaluées depuis plus de dix ans dans d'autres pays développés ; oui, la pollution atmosphérique rend malade ; oui, la pollution atmosphérique, parfois même, tue.

En Californie, le coût de l'impact sur la santé est évalué à 9,2 milliards de dollars par an. On y estime à plusieurs dizaines de milliers les décès dus à la pollution atmosphérique.

Certes, en France, les chiffres sont moins élevés, mais non moins impressionnants : 50 milliards de francs à 60 milliards de francs de conséquences – économiques sanitaires – dont 31 milliards de francs sur la santé, 15 milliards de francs sur les récoltes et 5 milliards de francs sur les végétaux.

Les études récentes portent à 400 le nombre de morts prématurées et la surmortalité pour les agglomérations parisiennes et lyonnaises. Mais la mortalité n'est que la pointe de l'iceberg ; les chiffres les plus lourds tiennent, bien sûr, au niveau de la morbidité.

Des dizaines de milliers de personnes souffrent tous les jours à cause de la pollution atmosphérique : aggravation des maladies, apparition de symptômes chez les populations fragiles, en particulier chez les enfants, augmentation de la fréquence de certaines affections comme l'asthme.

Cela ne se passe pas, mes chers collègues, simplement lors des pics de pollution ou dans les grandes agglomérations, cela se produit aussi avec la pollution de fond et en milieu rural.

Simplement cibler notre politique, notre action sur les grandes agglomérations serait une grave erreur. Il faudra – le texte le prévoit – se préoccuper de façon globale de la surveillance, des actions préventives, des actions curatives sur l'ensemble du territoire.

Certes – je le redis – il ne faut pas dramatiser, car n'oublions pas de comparer ces chiffres à d'autres : 9 000 tués par an sur les routes, 70 000 décès attribués à la cigarette. Voilà qui permet aujourd'hui de relativiser.

Ce qui est nécessaire, c'est d'ouvrir le débat pour le rendre objectif, afin de décider sereinement – je reprends les termes utilisés par l'orateur précédent – des mesures qui doivent être prises dans la conjoncture économique et financière très difficile dans laquelle nous nous trouvons.

C'est pourquoi j'aurais vraiment souhaité, madame le ministre, comme j'ai déjà eu l'occasion de l'indiquer, que le vote du projet de loi, que sa discussion même soient précédés d'un débat de fond, on pourrait dire d'un débat théorique, d'un débat de société, d'un débat politique.

Choisir de limiter la portée des mesures pour des raisons budgétaires que nous serons obligés de respecter parce qu'elles sont majeures et qu'elles s'imposent à tous, sachant que cette limitation a comme corollaire l'acceptation de malades en surnombre, voire de décès, ne peut se faire à la légère puisqu'il n'existe pas de seuil en dessous duquel il n'y a pas d'effet sur la santé, au contraire de ce que l'on connaît sur l'eau. Il faut bien pourtant s'y résigner. Alors, discutons !

Quel montant consentons-nous à leur consacrer ? Quelle est la meilleure utilisation des ressources pour le résultat le plus efficace ? Quels niveaux de surmortalité, de mortalité précoce ou de surmorbidity acceptons-nous ? Quels paramètres peuvent nous aider à répondre à ces graves questions ? Comment évaluer, et à quelle hauteur, l'impact des dispositions prévues en termes de réduction des effets sur les écosystèmes, sur le dépérissement forestier, sur le ralentissement de la croissance des cultures, sur l'altération de la structure des sols ou encore sur les bâtiments, les monuments, les façades et autres ?

Si un tel débat n'a pas lieu, nous assisterons toujours à une remise en cause – je l'ai entendu ici même –, certains estimant que la loi va trop loin, d'autres pensant au contraire qu'on n'en a pas fait assez.

Par défaut – j'en ai parlé – nous aurions pu créer une commission spéciale. Malheureusement, faute de temps, il n'a pas été possible de le faire. Je le regrette un peu et je

souhaite que l'examen de ce projet de loi soit l'occasion non pas de fermer la porte mais, au contraire, de l'ouvrir et que nous puissions, madame le ministre, avoir, dans un second temps, le débat dont je viens de parler.

**M. Pierre Laffitte.** Certainement !

**M. Philippe Richert.** Voilà planté le décor du texte que nous allons examiner. Avant d'aller plus loin, je voudrais, madame le ministre, vous adresser mes compliments sincères, cela pour cinq raisons.

Première raison : vous avez tenu l'engagement que vous aviez pris de présenter ce projet de loi, et vous l'avez fait dans un délai extrêmement serré et, de plus, en menant une concertation qui a été très appréciée. Je suis très heureux que ce projet de loi ait donc pu venir en discussion.

Si, aujourd'hui, nous sommes unanimes pour déclarer l'urgence sur un texte relatif à la qualité de l'air, je rappelle la surprise que j'ai suscitée, voilà quelques années, lorsque j'ai débarqué au ministère de l'environnement en expliquant que ce dossier me paraissait être l'un de ceux sur lesquels il fallait travailler d'arrache-pied.

Lorsque les crédits ne suffisaient pas, on proposait tout simplement de répartir la pénurie. Il a fallu les pics de pollution, malgré les défauts que nous connaissons de leur évaluation, pour alerter l'opinion publique, et les médias pour la sensibiliser à ce problème qui, aujourd'hui, est considéré comme l'un des fléaux majeurs de notre temps.

Nous le savons bien, madame le ministre, pour arriver à nous présenter ce projet de loi dans un tel délai et après avoir mené cette concertation, vous avez dû affronter maintes réticences et franchir de multiples obstacles. Votre détermination et votre implication personnelle forte méritent d'être signalées, et je les salue à leur juste valeur.

Deuxième raison de vous complimenter : vous avez élaboré un texte qui offre un cadre général très ouvert, qui permet par conséquent d'aborder tous les secteurs concernés par la qualité de l'air, la mesure, l'information, et de prévoir de nombreux dispositifs d'ordre préventif, sans oublier les mesures curatives. La charpente du texte est solide, même si les résultats et le contenu ne sont pas toujours à la hauteur d'une ambition affichée, que vous avez rappelée dans votre discours.

Troisième raison : vous dégagez des moyens nouveaux, en particulier pour la surveillance, lesquels représentent plus qu'un doublement, ce qui est loin d'être négligeable dans la conjoncture actuelle, et qui plus est, vous le faites sans créer de taxes nouvelles, sans alourdir encore les ponctions et tout en respectant l'engagement du Président de la République et du Premier ministre.

Quatrième raison : vous respectez et vous faites appliquer le principe « pollueur-payeur », qui est l'un des principes fondateurs de notre politique de l'environnement. Il faut s'en inspirer chaque fois que c'est possible ; vous le faites et je m'en félicite.

Cinquième et dernière raison : dès le début de la concertation, vous avez, madame le ministre, affiché votre volonté d'ouvrir le débat et d'accepter qu'il soit enrichi par la discussion au Sénat. Je compte sur vous pour permettre que cette volonté se concrétise dans les heures, voire dans les jours qui vont suivre.

A ceux qui prétendraient que ce projet de loi est vide de toute essence ou qu'il est un texte alibi sans réelle portée, j'apporte un démenti formel. Il constitue bien un progrès considérable, une évolution sensible par rapport aux textes en vigueur. Affirmer le contraire ne peut qu'être de la mauvaise foi.

Bien sûr, à côté des aspects positifs que je viens de relever, il ne m'est pas possible de passer sous silence des manques, des insuffisances, parfois même des erreurs d'aiguillage ou un manque de portée. J'y reviendrai plus en détail à l'occasion de la discussion des articles.

S'il n'était pas difficile de faire mieux que les textes élaborés en 1961, qui, il faut le reconnaître, sont d'un autre âge au regard de l'évolution considérable des connaissances scientifiques et techniques, il ne faut pas pour autant négliger les progrès qui sont accomplis. Aujourd'hui, beaucoup regrettent cet équilibre que vous avez essayé de trouver. Mais était-il possible de faire autrement ?

Les groupes de pression sont très puissants ; ils sont d'ailleurs légitimes, tant les intérêts en jeu sont importants : intérêts sanitaires et environnementaux d'un côté, intérêts économiques de l'autre. C'est ce qui donne finalement tout son intérêt à cette discussion. C'est véritablement ici que nous pourrions voir la notion de développement durable trouver sa place. C'est dans la perspective du besoin de concilier le développement économique, le respect de l'environnement, de la santé et de la qualité de la vie que nous devons appréhender ce débat.

Je pense malgré tout qu'il aurait été possible d'être un peu plus offensif. Le fait d'avoir ouvert le débat par la concertation nous a, d'une certaine façon, posé des problèmes supplémentaires.

En effet, en acceptant d'emblée de ne retenir dans la loi que ce qui recueille l'accord de toutes les parties prenantes - pourtant tellement opposées - on arrive nécessairement au plus petit dénominateur commun qui, en tant que tel, peut difficilement être très novateur.

A partir de là, le déplacement d'un cursus déjà grippé exige des efforts intenses, que vous avez d'ailleurs déployés, pour un résultat souvent décevant par rapport à l'énergie dépensée. C'est ainsi que le principe de concertation et la volonté de consensus peuvent parfois bloquer les dossiers les plus sensibles.

J'en viens maintenant très brièvement à l'examen des quatre volets majeurs de ce projet de loi, madame le ministre. Le premier est composé des articles 1<sup>er</sup> et 2, qui sont une introduction et qui définissent la pollution. Le deuxième volet est constitué par le dispositif de surveillance, d'information, les objectifs de qualité de l'air, les seuils d'alerte et leurs valeurs limites. Le troisième volet porte sur les plans régionaux pour la qualité de l'air, les plans de protection de l'atmosphère, les plans de déplacements urbains ainsi que sur l'urbanisme et l'environnement. Enfin, le dernier volet concerne les mesures techniques nationales, les dispositions financières, les contrôles et les sanctions, ainsi que les dispositions diverses.

Le premier volet regroupe donc les deux premiers articles, qui définissent le champ d'application de la loi et sa portée. Si des améliorations peuvent et doivent sans doute y être apportées, elles ne sont pas, somme toute, majeures. Revenons tout de même rapidement sur l'article 1<sup>er</sup>.

Vous le savez, madame le ministre, messieurs les rapporteurs, j'ai déposé un amendement sur le premier alinéa, que je vous rappelle rapidement, car l'intérêt qu'il présente ne me semble pas devoir susciter les passions : « Chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. » Quoi de plus logique et de plus naturel que d'énoncer ce qui nous paraît être l'expression du bon sens et que le législateur pourrait, dès lors, acter dans la loi

pour fixer, dès la première phrase du premier article, ce qui doit fonder l'ensemble de l'action ? Pour ma part, je ne partage pas cette opinion.

D'abord, la santé ne doit pas être isolée des autres concepts nécessaires pour le respect des équilibres : les pluies acides, l'appauvrissement de la couche d'ozone et donc les risques de protection moindre contre les rayonnements, l'effet de serre et ses probables conséquences sur la fonte de la calotte glaciaire, les changements de climat, l'aridification, la désertification...

Il faut se méfier des modes, surtout pour un texte de loi qui privilégie de façon arbitraire une approche par rapport à une autre.

Se pose un second problème. Comme je l'ai déjà dit, il n'y a pas de seuil au-dessous duquel la pollution atmosphérique n'a plus d'effet sur la santé. Il n'est donc pas possible d'avoir un air qui ne nuise pas à la santé. Que faire, par exemple, quand on sait que les pollens ont un effet sur la santé ? Nous le savons d'emblée, l'engagement que nous prendrions dans ce projet de loi de fournir à chacun un air qui ne nuit pas à sa santé ne pourrait être respecté. Pourquoi donc l'inscrire dans le corps même du texte ?

Certes, cela permettrait d'affirmer un principe général fort. Soit. Mais, à coup sûr, pour tous ceux qui souffrent aujourd'hui et voudraient moins souffrir, pour beaucoup d'autres aussi, c'est le gage d'avoir, demain, de belles batailles juridiques ! Un débat pour établir une jurisprudence fera peut-être le bonheur de quelques juristes, de quelques cabinets. Mais est-il souhaitable, lors de l'élaboration d'une loi destinée à clarifier, à poser des principes, à prévoir des moyens, d'introduire dans le texte des éléments dont on sait qu'ils seront certainement source de conflit ?

Et s'ils sont nécessaires pour un effet d'affichage fort, ce que je comprends, n'aurait-il pas été préférable de choisir une expression susceptible d'éviter de tels inconvénients ? Je pense, par exemple, à une proposition que je vous ai déjà entendue faire, madame le ministre, à savoir que l'air fait partie du patrimoine commun de l'humanité. Cette formulation rappellerait l'universalité de l'air, indispensable pour la vie sur terre sans frontières, décisif pour l'équilibre de la planète. J'aurais préféré que l'on supprimât le premier alinéa afin de le remplacer par une telle formulation. Mais si cela ne se fait pas, alors tant pis ! Je n'engagerai pas une bataille sur ce point et je ne m'arc-bouterai pas sur mes arguments. (*Exclamations sur les travées socialistes.*) En effet, ce n'est pas l'élément le plus important. Le reste du texte est beaucoup plus fondamental.

J'ajouterais, toujours sur ces deux premiers articles, deux précisions.

Pourquoi ne pas avoir parlé des rayonnements dans la définition de la pollution de l'air, et pourquoi réduire la catégorie des polluants secondaires au seul ozone troposphérique ? Nous savons aujourd'hui que les recombinaisons moléculaires au sein de l'atmosphère troposphérique sont beaucoup trop complexes pour se réduire à l'ozone. Ces précisions et quelques autres méritent d'être apportées au cours du débat, et je compte sur vous, madame le ministre, mes chers collègues, pour qu'il en soit ainsi.

Le deuxième volet concerne la surveillance, l'information, les objectifs de qualité de l'air, les seuils d'alerte et les valeurs limites.

C'est en qualité de président de l'Association pour la surveillance et l'étude de la pollution atmosphérique en Alsace, l'ASPA, que je m'exprime, en tant que spécialiste, dit-on parfois. Mon expérience est surtout due aux nom-

breux contacts que j'ai eus en France et à l'étranger, puisque j'ai été chargé par M. Balladur d'une mission sur ce sujet en 1994. Je vous remercie, madame le ministre, messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, d'avoir fait référence au document que j'ai élaboré en concertation avec une équipe, et je remercie à cette occasion tous ceux qui m'ont apporté conseil et collaboration et qui m'ont permis de formaliser ces propositions et ces analyses.

Il faut retenir qu'en France, aujourd'hui, le système de surveillance dont nous disposons, malgré les grands progrès qui ont été réalisés, est en très net retrait par rapport à ce que nous trouvons dans d'autres pays développés, par rapport à ce qui est souhaitable du fait des accords internationaux passés que nous avons signés – j'y reviendrai – et par rapport à ce qui doit être mis en place pour répondre aux objectifs de surveillance du fait de la santé, des équilibres écologiques et de l'environnement.

Nous devons relever un certain nombre de défis. Je voudrais, en les explicitant, y associer l'ensemble des présidents des réseaux que nous avons réunis à deux reprises pour en discuter.

La première difficulté majeure est le maillage très lacunaire du dispositif. De très nombreuses agglomérations, parfois des agglomérations importantes de plus de 100 000, voire de 200 000 habitants, ne disposent aujourd'hui d'aucune structure de surveillance. Parfois, ce sont des régions entières qui n'ont aucun capteur de pollution atmosphérique.

Mais, comme je le disais, les grandes agglomérations ne sont pas les seules concernées. Il faut aussi surveiller l'air dans les régions qui sont moins touchées, du moins le pensons-nous, par la pollution. De plus, lorsque les réseaux existent, il faut voir avec quels moyens ils sont parfois obligés de fonctionner ! Certains réseaux de surveillance ne comptent qu'une personne. D'autres ont du matériel obsolète. D'autres encore ne disposent ni de moyens de surveillance ni de moyens d'information. Dans la plupart des cas, il y a une insuffisance de capteurs, un maillage défectueux, une incapacité à assurer une veille vingt-quatre heures sur vingt-quatre, à équiper les réseaux en matériels fiables et entretenus, à garantir les résultats.

Quand on veut fixer des seuils d'alerte, par exemple, à 300 microgrammes par mètre cube pour l'ozone et qu'on sait qu'il y a 30 p. 100 d'incertitude pour les mesures faites, peut-on raisonnablement estimer que c'est satisfaisant ? Ce n'est pas possible ! L'air est un gaz très expansif. Il est donc nécessaire de faire ces mesures dans des locaux climatisés, qui conservent une température constante. Or, dans nos réseaux, la plupart des locaux ne sont pas climatisés. Il arrive qu'il gèle dans certains en hiver, alors qu'il peut y faire quarante à cinquante degrés en été. Comment voulez-vous que nous puissions obtenir des résultats fiables dans de telles conditions ?

Il faut assurer à nos réseaux une qualité qui permette de garantir les résultats tout au long de la filière. Il faut aussi, en amont, au niveau du laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air, mieux organiser l'étalonnage à partir duquel nous pouvons mesurer la qualité de l'air.

Savez-vous, par exemple, que pour établir cet étalonnage à Paris et le répercuter dans toutes les régions de France, il n'y a qu'une personne employée aux trois quarts de son temps ?

En France, aujourd'hui, 120 à 130 personnes s'occupent de la surveillance de la qualité de l'air, alors qu'elles sont plus de 150 en Bade-Wurtemberg et 900 à Los Angeles.

Bien sûr, les situations ne sont pas nécessairement comparables et il ne faut pas chercher à mettre tout le monde au même niveau. Toutefois, ces chiffres permettent de prendre conscience de la différence qui existe entre notre pays et ce qui se passe ailleurs.

Comment combler cette déficience ?

Trois objectifs sont à atteindre.

Le premier, bien sûr, consiste à garantir des moyens financiers suffisants.

En fait, il faut évaluer l'importance des moyens nécessaires. Nous les avons chiffrés, et il s'agit non pas d'une évaluation surestimée qui permettrait ensuite de revenir à un chiffre inférieur, mais d'une évaluation objective. C'est un chiffrage qu'il est nécessaire de respecter pour atteindre les objectifs de surveillance de la qualité de l'air fixés par les directives européennes.

En effet, si nous ne disposons pas de ce montant de 400 millions de francs, nous ne pourrions pas mettre en place le dispositif prévu.

Telle est la raison pour laquelle j'insiste autant sur ce point.

Voilà quelques jours, le Gouvernement a signé, ce dont je me félicite, le décret qui permet de transposer en droit français la directive européenne sur l'ozone, mais il faut savoir que nous ne pourrions pas l'appliquer, parce que nous n'en avons pas les moyens.

Pour atteindre les objectifs fixés, je le répète, 400 millions de francs sont nécessaires. Pour l'instant, madame le ministre, je n'en trouve pas la trace dans le projet de loi. Il faudra donc voir comment nous pourrions dégager ces moyens financiers, et je pense que nous aurons l'occasion, au cours du débat, d'évoquer des pistes. A cet égard, la proposition de M. le rapporteur me paraît aller dans le bon sens. Je la soutiens volontiers, parce que je crois qu'elle apporte un début de solution.

Le deuxième objectif est d'assurer la pérennité des ressources financières. En effet, il ne suffit pas de disposer d'une certaine somme, encore faut-il pouvoir la mobiliser au bon moment et savoir que l'on pourra en disposer année après année. Je prendrai, là encore, un exemple.

A la fin de 1995, j'ai fait voter le budget en investissement et en fonctionnement pour 1996 de l'association que je dirige et qui compte, aujourd'hui, quinze permanents, dont cinq ingénieurs, huit techniciens supérieurs, une secrétaire et un comptable.

Pour l'investissement, ont été inscrits 2,4 millions de francs, dont la charge a été répartie, comme nous le faisons traditionnellement, à concurrence de 33,33 p. 100 pour chaque partenaire, soit 800 000 francs pour l'Etat, 800 000 francs pour les collectivités locales et 800 000 francs pour les industriels.

Les industriels ont versé 800 000 francs ; les collectivités locales ont fait de même. J'ai demandé son écot au ministère et j'ai reçu sa réponse en avril : zéro franc !

Je ne jette pas la pierre, mais cela signifie que les moyens de financement n'existent pas non plus à l'échelon national.

Ainsi, en 1993-1994, la participation de l'Etat à l'investissement dans les réseaux représentait environ 20 millions de francs ; en 1995, elle n'était plus que de 5 millions de francs ; en 1996, elle n'est que de 2 millions de francs !

Ainsi, plus on se rend compte de l'importance des besoins, plus les moyens diminuent, et il est dès lors impossible de répondre aux besoins !

Il importe donc d'assurer la pérennité des financements, et ce dans la loi, car les crédits doivent nous être accordés une fois pour toutes pour que nous n'ayons pas à les redemander tous les ans !

Hélas, madame le ministre, je ne pense pas que la formule choisie aujourd'hui garantisse cette pérennité ! Sur ce point encore, la proposition de M. le rapporteur constituerait une solution plus efficace.

Le troisième principe est celui de l'indépendance et de la transparence.

Je crois que les réseaux ne doivent pas être « chapeautés » par une autorité, que ce soit l'Etat, les industriels ou les collectivités locales.

L'idée de confirmer la structure quadripartite des associations me semble aller dans le bon sens. Cependant, je n'en retrouve pas la traduction dans le projet de loi. On réserve une place privilégiée à l'Etat, qui est le financeur, et donc celui dont dépendra tout le monde puisqu'il apporte les crédits. D'après le projet de loi, l'Etat est responsable de la surveillance, de l'information, du financement.

Nous devons faire attention à ce que, dans cette association quadripartite, chacun ait la même place et je souhaiterais que nous n'instaurions pas un dispositif qui dissuade les collectivités territoriales de participer à l'effort nécessaire.

La qualité de l'air doit susciter la mobilisation générale, c'est le sens dans lequel nous devons aller. Il faudra faire en sorte que les dispositifs que nous mettons en place ne constituent pas un frein, mais soient au contraire un facteur de progrès. Il faudra, par exemple, affirmer clairement que les responsables de l'information sur le terrain, ce sont les associations ; nous ne pouvons pas la confier à l'Etat.

Bien sûr, dans un deuxième temps, s'agissant des mesures restrictives, la responsabilité de l'Etat sera suscitée.

Pour éviter les inconvénients que le projet de loi porte en germe, je propose la création d'un conseil national de l'air, et que nous procédions à une définition plus claire du rôle de l'ADEME. Je sais, madame le ministre, que ce sont des points auxquels vous êtes sensible, et je suis sûr qu'avec la bonne volonté de l'ensemble des participants à ce débat nous parviendrons à trouver des solutions satisfaisantes pour donner au texte la portée qu'il mérite.

Permettez-moi d'évoquer un dernier point sur ce chapitre : la surveillance généralisée, en 1996, dans toutes les villes de 250 000 habitants. Cela va nous poser quelques petits problèmes.

Nous pourrions certes installer des capteurs, mais cela ne voudra pas dire que nous aurons mis en place des réseaux définitifs parce qu'il faut du temps pour procéder à l'évaluation des zones qui doivent être surveillées et trouver les meilleures implantations. Là aussi, un débat sera nécessaire.

J'en viens maintenant au troisième volet, qui concerne les plans régionaux de qualité de l'air, de protection de l'atmosphère, de déplacements urbains et de l'environnement.

Vous nous proposez, madame le ministre, des outils nouveaux et très intéressants, sans doute fondamentaux, pour mener sur le terrain une action concertée qui garantisse l'efficacité quant à une amélioration de la qualité de l'air.

Des objectifs de qualité seront fixés - c'est la première fois - comme pour l'eau. Des évaluations seront faites non seulement pour constater l'état de pollution, mais surtout pour y porter remède. Je soutiens totalement votre initiative dans ce domaine.

Sans détailler ce volet - nous aurons l'occasion de la faire au cours de la discussion des articles - je me permettrai de proposer quelques pistes que je souhaiterais voir exploiter au cours du débat.

Premièrement, il faut confier l'élaboration des plans régionaux pour la qualité de l'air aux conseils régionaux plutôt qu'aux préfets, prévoir pour cela quelques crédits, et rendre ces plans obligatoires.

Deuxièmement, s'agissant des plans de déplacements urbains, ne faudrait-il pas les rendre obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants et assurer en même temps leur compatibilité avec les plans d'occupation des sols ?

Là aussi, un soutien financier pour les collectivités locales qui en portent la charge me paraît souhaitable, grâce à la création du fonds national de la qualité de l'air.

Pour conclure sur ce chapitre, j'insisterai sur la nécessité de veiller à ne pas, au travers des dispositions retenues, freiner le développement et l'initiative par une complexification et une lourdeur inutiles des procédures.

Aujourd'hui, les pays qui réussissent sont aussi ceux qui n'alourdissent pas à l'excès les démarches d'autorisation par une stratification administrative surabondante.

Enfin, j'aborde le quatrième volet, qui touche aux mesures techniques, aux dispositions financières, aux contrôles et aux sanctions.

Sont notamment contenues dans ce volet les incitations à l'utilisation de carburants moins polluants - GPL, bio-carburant - et les incitations à la promotion de modes de transport moins polluants. Il y a là des idées très intéressantes, novatrices, mais qui n'en sont pas moins limitées dans leur application.

Tout d'abord, les moyens sont insuffisants et le manque de moyens est souvent répercuté sur les collectivités territoriales, ce qui explique les positions exprimées par nos commissions. Il faut trouver des solutions, et nous sommes, sans doute, en mesure de le faire.

Ensuite, l'ambition affichée est un peu limitée. Peut-être faudrait-il plus clairement engager une réduction du différentiel diesel-autres carburants. M. le rapporteur a fait passer tout à l'heure un flacon qui contenait les résidus de la combustion d'un autobus qui a circulé pendant deux kilomètres. Pensons aux centaines, aux milliers de kilomètres parcourus tous les jours par les véhicules, et nous aurons une idée de ce que nous respirons.

Sans doute, une promotion des transports en commun devrait être favorisée. Sur ce point également, une proposition a été faite par la commission des finances ; il serait bon que nous y souscrivions.

Le chapitre financier est, bien sûr, l'un de ceux qui posent problème. Je pense sincèrement que le texte proposé par la commission des affaires économiques va dans le bon sens. En proposant la création d'un fonds national de l'air qui serait alimenté par la taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique payée par les entreprises et déjà collectée par l'ADEME, ainsi que le prélèvement sur les recettes d'Etat à raison de 2 p. 100 de la TIPP, nous pourrions répondre en grande partie aux besoins de surveillance tout en réservant quelques crédits pour les autres dispositions de la loi. J'évalue ces crédits disponibles à environ 100 millions de francs par an. Ce n'est certes pas énorme, mais cela faciliterait l'engagement des collectiv-

tés dans la discussion des plans régionaux d'amélioration de la qualité de l'air, des plans de protection de l'atmosphère, des plans de déplacements urbains, des incitations fiscales et, sans doute aussi, dans la mise en place des réseaux de surveillance sanitaire.

Comme vous pouvez le constater, le bilan que je dresse de votre projet de loi, madame le ministre, est positif. Ce texte est inspiré par des principes forts. Il constitue un cadre très intéressant, que le débat doit permettre d'étoffer et d'améliorer encore. C'est la raison d'être de notre débat, et j'ai bon espoir. Je me rappelle, notamment, que, lors de la discussion du projet de loi sur l'environnement que M. Barnier nous avait présenté entre le texte adopté par le Sénat et le texte initial, une réelle amélioration s'était opérée.

Sachant combien vous êtes ouverte à tout ce qui pourrait améliorer votre projet de loi, puisque, selon vous, ce projet de loi « est un strict minimum », je ne doute pas qu'ensemble nous pourrions aller de l'avant.

En remerciant une nouvelle fois MM. les rapporteurs pour le travail important et précis qui a été fait, ainsi que vous-même, madame le ministre, pour le dépôt de ce projet de loi, je conclurai en disant que, plus que jamais, nous devons être conscients que la qualité de l'air représente un enjeu majeur. Tous les rapports récemment publiés, toutes les évolutions constatées convergent et justifient l'acte législatif que nous avons engagé.

Il faudra sans doute encore progresser, mais le projet de loi qui nous est présenté peut être – doit être – à la hauteur des valeurs défendues par notre société : le respect de l'homme et de son intégrité, le respect de l'environnement. Il suscite beaucoup d'espoirs ; à nous de ne pas les décevoir. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

**M. le président.** La parole est à M. Leyzour.

**M. Félix Leyzour.** Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, voilà quelques années encore, imaginer que nous aurions à légiférer sur l'air aurait pu passer pour une bien étrange plaisanterie ou pour de la politique fiction. L'air, cet élément indispensable à la vie, ne paraissait pas alors devoir faire l'objet d'une législation particulière.

La situation présente, bien différente, risque de porter un coup sérieux à l'expression « libre comme l'air ». Elle explique que le Parlement soit appelé à légiférer sur cet élément essentiel à la vie.

Le problème qui retient aujourd'hui notre attention ne se pose sans doute pas avec la même intensité partout, mais il nous concerne tous, et c'est sans doute parce que je suis l' élu d'une région, la Bretagne, où la qualité de l'air attire chaque année des dizaines de milliers de personnes qui veulent s'« oxygéner », que mon groupe m'a confié la charge de traiter de cette question.

**Mme Hélène Luc.** C'est de la publicité gratuite !

**M. Félix Leyzour.** C'est vous qui le dites, madame le président !

**M. le président.** N'interrompez pas M. Leyzour, madame Luc, s'il vous plaît ! (*Sourires.*)

**M. Félix Leyzour.** Ce projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, l'un des premiers que l'actuel Gouvernement présente en matière environnementale, a fait l'objet d'une attention médiatique toute particulière, à la mesure, sans aucun doute, des attentes de nos concitoyens. Toute la question est de savoir si la loi qui sera issue de ce débat répondra à ces attentes.

La préoccupation environnementale, qui touche un nombre de plus en plus grand de nos compatriotes, correspond désormais à une aspiration incontournable. Nous le savions déjà mais nous avons pu le vérifier à l'occasion des nombreuses rencontres que nous avons organisées pour préparer ce débat.

Ce souci de l'environnement de même que la volonté résolue d'œuvrer au maintien des équilibres écologiques et à la promotion de nos ressources naturelles sont légitimes : il s'agit d'une juste revendication.

D'abord, parce qu'il y va de l'équilibre et de la survie de tous. Ensuite, et c'est là un aspect auquel nous sommes particulièrement attachés, parce que œuvrer à la défense et à la valorisation de l'environnement pourrait être, à condition de s'en donner les moyens, créateur d'emplois et de richesses pour notre pays.

L'année 1995 a vu l'Île-de-France frappée par de très importants pics de pollution atmosphérique, dus principalement à l'émission de dioxydes de carbone, générés, pour près de 75 p. 100, par les véhicules automobiles.

Ces multiples et sérieux dépassements des seuils admis ont porté sur le devant de la scène le problème de la pollution dans nos grandes villes. Le présent projet de loi n'est donc pas sans lien avec une récente actualité, ce qui explique pour une très large part l'attention qu'il suscite.

Nous attendions légitimement, au-delà de son annonce, un grand texte environnemental, un texte qui prenne en compte l'ensemble des causes de la pollution atmosphérique et des problèmes qui en résultent.

Certes, madame le ministre, le texte que nous examinons affirme, en son article 1<sup>er</sup> : « Chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé », et nous nous en félicitons.

Mais quelle sera la portée réelle de l'énoncé de ce principe ? Les mesures que vous préconisez permettront-elles de faire respecter ce droit ?

La dimension sanitaire du phénomène de la pollution atmosphérique est aujourd'hui assez bien cernée : notre collègue Philippe François, dans son rapport, évoque synthétiquement, mais avec justesse, cette question.

En 1996, deux études destinées à mesurer l'impact épidémiologique de la pollution attestent que celle-ci peut, à long terme, se traduire par des maladies comme la bronchite chronique, l'asthme, l'emphysème, le cancer.

En France, aujourd'hui, 2 500 000 personnes sont concernées par une hyperactivité bronchique, source de crises d'asthme.

Mais il y a plus grave encore : le nombre et la gravité de ces pathologies augmentent. Leur fréquence a été multipliée par deux en dix ans et les sujets touchés sont de plus en plus jeunes.

On voit donc combien il importe, au regard de la santé publique dans notre pays, de reconnaître un droit à un air non nuisible à la santé.

Quelles sont les réponses apportées par votre projet de loi, madame le ministre ?

Le titre I<sup>er</sup> traite de la surveillance, de l'information, des objectifs de qualité de l'air, des seuils d'alerte et, enfin, des valeurs limites.

Le projet de loi prévoit notamment une surveillance de la pollution atmosphérique sur l'ensemble du territoire au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2000.

A cet égard, je partage la préoccupation des membres de la commission des affaires économiques concernant le rôle que sera amené à jouer l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – ADEME – dans ce dispositif.

Vous avez indiqué, madame le ministre, devant la commission, que l'ADEME avait été associée aux travaux de préparation de ce projet de loi. On peut donc regretter quelque peu qu'il ne soit pas fait mention de cet organisme dans le texte tel qu'il nous est soumis.

S'agissant de l'information de nos concitoyens, outre qu'elle doit être lisible par tous - il y va de la sensibilisation à la question de la pollution et des comportements à adopter - elle doit être à la fois plus claire et plus scientifique qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Des appréciations telles que « qualité de l'air : bonne » ou « mauvaise » sont pour le moins arbitraires et ne satisfont pas au principe de transparence qui devrait, selon nous, présider à une véritable information de nos concitoyens.

L'air a fait l'objet, ces derniers mois, de très nombreux articles. Mais on pouvait y lire tout et son contraire. Une information plus fiable, facilement vérifiable par tous, permettrait d'éviter de trop nombreuses confusions.

Des divergences existent aujourd'hui entre les seuils fixés par les autorités européennes et ceux qui sont retenus par l'Organisation mondiale de la santé. La fixation des seuils d'alerte et des valeurs limites en matière de pollution atmosphérique doit, à notre avis, répondre à un plus grand souci de cohérence. Il importe, à cet effet, que soient réévalués régulièrement ces seuils et ces valeurs limites, afin d'intégrer, notamment, les résultats des études médicales et épidémiologiques en matière de pollution atmosphérique.

J'en viens au titre II du projet de loi, qui prévoit la mise en place de plans régionaux pour la qualité de l'air.

Outre que ces plans sont facultatifs, alors qu'il faudrait les rendre obligatoires pour l'ensemble de nos régions, le fait de renvoyer la définition des modalités d'application à des décrets en Conseil d'Etat les rend peu lisibles.

Par ailleurs, et c'est là une des lacunes essentielles du texte qui nous est soumis, aucun moyen financier n'accompagne la mise en place de ces plans.

La part de 0,4 p. 100 du produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers, dont il a été fait état oralement, sera très insuffisante ne serait-ce que pour assurer la connaissance et l'analyse de la qualité de l'air dans notre pays.

Cette taxe, dont le produit est égal à la moitié de l'impôt sur le revenu, devrait pouvoir faire l'objet d'une refonte, afin qu'une plus grande part des ressources qu'elle engendre soit affectée aux dépenses environnementales.

Quant au titre III, il donne aux préfets la possibilité d'élaborer un plan de protection de l'atmosphère qui renforce les compétences en matière de mesures à prendre lorsque les seuils d'alerte sont atteints.

Peut-être conviendrait-il d'œuvrer à une meilleure prévention de l'apparition de ces seuils d'alerte en donnant aux préfets, par exemple, la possibilité d'agir en amont de la pollution lorsque des seuils d'alerte sont prévisibles.

La prévention, par des mesures adaptées, devrait être le nerf de la guerre d'une réelle politique environnementale fondée sur les besoins et les aspirations de nos concitoyens.

Hélas ! il n'en est rien.

Abordant la question des déplacements urbains, au travers du titre IV, le texte bute sur le problème des transports.

Comment, en effet, traiter de façon conséquente de la pollution atmosphérique sans s'attaquer de front à l'ensemble des problèmes de transport dans notre pays ?

Il est vrai que l'émission par l'industrie de gaz toxiques dans l'atmosphère a fait l'objet de mesures tendant à enrayer ce phénomène. Mais on sait aujourd'hui que les rejets polluants sont liés pour une très large part à l'accroissement de la circulation automobile. On ne peut donc faire l'économie de la question des transports, notamment des transports publics, dans notre pays.

Une chose est de constater que le transport automobile se développe, une autre chose est de s'attaquer, d'une part, aux causes d'un tel développement et, d'autre part, aux moyens propres à endiguer le phénomène.

C'est l'ensemble des problèmes qu'il convient d'aborder : celui de l'organisation urbaine, celui de l'aménagement du territoire, celui du transport des marchandises, celui du développement et de la promotion du transport collectif. Doit être également lancée une réelle réflexion sur l'utilisation de l'énergie et sur le développement de la recherche concernant la fabrication de véhicules de moins en moins polluants.

Nombre de ces points ont été examinés avec franchise par la commission.

Au mois de décembre dernier, des milliers de cheminots ont exigé, pour la SNCF, d'autres choix que ceux qui consistent à vouloir réduire toujours davantage le rôle de cette entreprise publique dans notre pays.

Combien d'usagers, combien d'élus locaux dénoncent depuis de nombreuses années la fermeture des lignes secondaires qui, autrefois, maillaient notre territoire national ?

S'agissant du transport des marchandises, seules des mesures réellement incitatives de la part de l'Etat permettraient un accroissement du transport multimodal ferroviaire, dénommé « ferroutage ».

Il y a urgence à prendre des mesures dans ce domaine.

Le transport des marchandises par voie routière et autoroutière est source de nombreuses nuisances atmosphériques, bien sûr, mais aussi sonores, environnementales, urbaines.

Chaque jour, nos grandes villes mais aussi les campagnes sont traversées par des centaines de milliers de poids lourds. La politique industrielle des flux tendus participe très largement à cet accroissement du trafic routier.

Dans de très nombreux cas, le « ferroutage » serait une solution adaptée et permettrait d'éviter, dans le même temps, bien des accidents de la route.

Cette question du transport multimodal doit, elle aussi, faire l'objet d'un véritable débat, en concertation et en coopération avec l'ensemble de nos partenaires européens.

Les transports qui permettent le rapprochement des hommes jouent un rôle vital dans l'essor des échanges économiques, mais aussi dans le développement de notre culture et de nos relations sociales.

C'est pourquoi, plutôt que de montrer du doigt telle ou telle catégorie de personnes, les automobilistes, par exemple, il est nécessaire d'œuvrer à la mise en œuvre de véritables moyens de substitution à l'automobile, d'autant que celle-ci est le plus souvent immobile du fait de l'augmentation croissante du trafic !

Cela ne peut se faire sans une participation réelle de chacun des acteurs de notre société.

Nous sommes, pour notre part, attachés à l'égalité de tous face à la nécessité de se déplacer.

Aussi, nous ne pouvons accepter des solutions qui consisteraient à mettre en place des péages à l'entrée de nos villes. On sait d'avance sur qui pèseraient de telles mesures.

Les infrastructures de transport contribuent largement à façonner notre territoire et les modes de vie en société. Elles exigent aujourd'hui un débat profondément démocratique et responsable.

Peut-on accepter, à l'orée du troisième millénaire, que, par exemple, une ville située à moins de dix kilomètres de Paris, Stains, en Sainte-Saint-Denis, ne soit pas desservie par le métro, alors qu'il suffirait pour cela de prolonger de quelques rails les lignes existantes ?

Combien, en revanche, sont coûteuses les autoroutes, en particulier les autoroutes périurbaines, sources de pollution, de mal-vie à proximité des villes, de suroccupation et de dégradation des espaces urbains et paysagers !

Des expériences sont menées par un grand nombre de villes en matière de transport alternatif. Mais combien de projets, faute d'obtenir les moyens financiers suffisants, doivent être reportés à des temps meilleurs ?

Ce sont là de vraies questions, qui ont été soulevées par l'ensemble des membres de notre commission mais sur lesquelles le projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie reste trop silencieux.

Non seulement l'aide prévue pour les villes n'est pas à la hauteur des enjeux, mais le projet de loi prévoit que les collectivités locales devraient financer les quelques mesures incitatives qu'il inclut. Nous ne pouvons l'accepter.

C'est trop souvent que le droit environnemental qui se met en place dans notre pays ne prévoit pratiquement que la contribution des collectivités locales. Pourquoi ?

Ce fut le cas pour l'eau, pour les déchets. Est-il nécessaire de rappeler que l'Etat réalise aujourd'hui des gains substantiels, via la TVA sur les dépenses réalisées par les communes en matière d'assainissement de l'eau, par exemple ?

Non content de se désengager sur des dépenses qui concernent pourtant la nation tout entière, l'Etat met les communes en situation d'être appelées à financer doublement la législation environnementale.

Cela n'est pas acceptable.

On peut s'interroger sur la portée des mesures incitatives que prévoit le texte.

Ainsi, l'exonération de la vignette automobile et de la taxe sur les cartes grises pour les véhicules qui utilisent l'énergie électrique, le gaz naturel ou le gaz de pétrole liquéfié est-elle, seule, véritablement de nature à développer l'utilisation de ces énergies ? Nous ne le pensons pas.

Il faudrait d'autres mesures, en matière de TVA, notamment.

L'équipement au gaz d'un véhicule de tourisme coûte actuellement environ 15 000 francs. L'économie réalisée sur la vignette et sur la carte grise est très inférieure à cette somme.

D'un grand projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, nous attendions qu'il s'attaque à plusieurs axes d'actions.

Il devient urgent de faire reculer la part de la route dans le transport des marchandises. Le développement des transports ferroviaires, fluviaux et maritimes doit être un axe important de cette politique.

Afin de réduire le recours à la voiture, l'offre de transports en commun devrait mieux répondre à la diversité de la demande.

Les exigences sont connues. Des tarifs adaptés, une meilleure qualité, une plus grande humanité et une plus grande propreté des transports publics permettraient de développer ces modes de transport. Aucune solution n'est à rejeter *a priori*.

Il est aujourd'hui possible de réduire la consommation pétrolière et, du même coup, la pollution des véhicules automobiles. Des procédés permettent une meilleure efficacité énergétique des moteurs, mais de tels choix se heurtent aux lobbies des sociétés pétrolières.

Dans ces secteurs, la recherche devrait bénéficier d'une aide accrue des pouvoirs publics.

L'utilisation des biocarburants semble donner des résultats satisfaisants dans les transports urbains, mais encore convient-il de maîtriser les filières de production afin d'éviter qu'elles ne débouchent sur une autre pollution, celle des nappes phréatiques, par l'utilisation excessive d'engrais.

La mission première de l'agriculture est de nourrir les hommes. Mais l'agriculture, il faut bien le dire, a toujours été une source d'énergies renouvelables pour le chauffage et, dans le passé, pour l'alimentation des animaux de traction. Nous sommes favorables à l'exploitation, dans les conditions d'aujourd'hui, des possibilités qu'elle offre, du point de vue énergétique, sous réserve de ne pas créer des problèmes plus graves que ceux qu'on cherche à résoudre.

La réduction de la consommation de pétrole est une nécessité, car les ressources planétaires sont limitées. Cette réduction devrait améliorer la qualité de l'air que nous respirons.

L'arrêt des dessertes ferroviaires, l'ouverture de nouvelles autoroutes, le développement du transport autoroutier de marchandise sont autant d'éléments qui ne permettent pas une prise en compte globale et en amont des problèmes générateurs de pollution atmosphérique.

Que dire encore de l'aménagement de notre territoire qui concentre en Ile-de-France 20 p. 100 des automobiles de notre pays ?

Peut-on oublier les centaines de kilomètres que doit accomplir chaque jour un habitant modeste de la région parisienne pour se rendre, dans les conditions que l'on sait, à son travail, quand la spéculation immobilière multiplie encore la distance à parcourir ? L'introduction dans le temps de travail de la durée des transports permettrait, à n'en pas douter, une réduction de celle-ci.

Telles sont les réflexions que je tenais, mes chers collègues, à vous faire partager.

Madame le ministre, j'ai pu constater que vous mettiez beaucoup de cœur et une grande conviction pour traiter de cette importante question. Nous ne pouvons que souscrire aux objectifs que vous fixez. Leur inscription dans la loi n'est pas négligeable et pourra constituer une référence pour toutes celles et tous ceux qui, par leur mobilisation et leur action, s'efforcent de faire avancer la cause d'un meilleur environnement pour l'homme.

Mais ce projet de loi, et j'ai déjà eu l'occasion de le souligner devant vous, pêche par l'absence de moyens efficaces permettant de traduire en actes les objectifs affichés.

D'abord, l'essentiel du projet de loi renvoie à des décrets pris en Conseil d'Etat, ce qui réduit la portée du travail du Parlement, car il est à craindre – ce ne serait d'ailleurs pas la première fois – que, sur de nombreux points, les décrets ne soient jamais pris.

Ensuite, aucune disposition précise n'est prévue concernant les transports, les transports collectifs et le transfert progressif de la route au profit du rail. Vous me répondrez sans doute qu'il ne s'agit pas d'un projet de loi sur les transports intérieurs, et vous me renverrez à la LOTI.

Un angle était offert ici pour créer l'obligation de passer au stade de la mise en œuvre d'une politique, avec laquelle - quand j'entends les propos des uns et des autres - tout le monde semble d'accord, mais que le Gouvernement, en trouvant ici un soutien auprès de sa majorité, ne met pas en œuvre.

Au contraire, au moment où nous discutons des meilleures conditions pour faire reculer la pollution, le Gouvernement, avec de trop nombreux soutiens ici, se prépare à porter de sérieux coups à la SNCF qui est l'un des moyens d'assainir pourtant la situation.

Enfin, comme je l'ai indiqué, on constate l'absence de mesures financières.

Nous allons mettre à profit le débat pour préciser un certain nombre de points et pour tenter d'améliorer le texte. Dans ce domaine, comme dans d'autres, ce que nous voulons, c'est répondre aux aspirations de nos concitoyens et obtenir des mesures concrètes qui répondent à leurs attentes. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain et citoyen. - Mme Pourtaud et M. Rouquet applaudissent également.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Pourtaud.

**Mme Danièle Pourtaud.** Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, d'après un sondage réalisé en février 1996, la pollution constitue le motif d'inquiétude prioritaire pour 69 p. 100 des Parisiens.

Cette enquête intervient après l'émoi causé par l'étude du réseau national de santé publique sur les décès liés à la pollution atmosphérique et les études sur les conséquences de cette même pollution sur la santé des jeunes enfants.

Le problème est donc grave, et c'est peu de dire que tous les Franciliens, qui ont gardé un souvenir pénible et angoissant de l'été dernier, attendaient avec impatience votre projet de loi.

Madame le ministre, permettez-moi de vous poser cette simple question : que va changer votre loi, l'été prochain, pour les Français qui auront à souffrir de la pollution ? Nous sommes tentés de répondre : rien ou presque.

Ce projet de loi prévoit simplement une mesure de la pollution, et tel est son seul mérite. En effet, faute d'oser désigner et attaquer le vrai responsable, à savoir la pollution automobile, il n'est pas à la hauteur du problème.

Voilà qui ne saurait d'ailleurs nous surprendre. Le Président de la République, M. Jacques Chirac, et le Premier ministre, M. Alain Juppé, traitent ce sujet avec le même mépris que celui que le maire de Paris et son premier adjoint avaient manifesté pendant dix-huit ans, avec les résultats que nous pouvons constater aujourd'hui.

**M. Michel Charzat.** Très juste !

**Mme Danièle Pourtaud.** Il s'agit donc d'un projet de loi décevant, voire inutile et dangereux, et qui n'est en aucun cas à la hauteur du problème.

Quelle est, objectivement, la situation ? Plus personne ne peut aujourd'hui contester que l'augmentation de la pollution atmosphérique représente une véritable menace pour la santé publique.

Plus précisément, on peut citer l'étude des docteurs Quenel et Dab pour le réseau national de santé publique, qui attribuait à la pollution de trente à cinquante décès prématurés par an à Lyon, de deux cent soixante à trois cent cinquante décès par an en région parisienne pour des malades atteints d'affection cardiovasculaire et de cinquante-trois à quatre-vingt-trois cas pour les maladies respiratoires.

On peut encore citer le rapport ERPURS sur les conséquences de la pollution atmosphérique sur la santé en Ile-de-France, rapport qui couvrait la période 1987-1992.

Enfin, tout récemment, le Conseil supérieur d'hygiène publique précisait, dans son avis du 27 avril 1995, que « les concentrations d'ozone occasionnellement atteintes dans l'atmosphère troposphérique entraînent des manifestations pathologiques indiscutables, qu'il est démontré que cet oxydant puissant, capable de pénétrer profondément dans les voies respiratoires, provoque une inflammation de la muqueuse bronchique, que, de ce fait, la pollution de l'air par l'ozone représente un facteur de risque important pour un grand nombre de personnes, particulièrement les sujets sensibles, et constitue, à ce titre, un réel problème de santé publique ».

Toutes ces études, qui reconnaissent par ailleurs la baisse dans l'atmosphère des polluants d'origine industrielle, désignent deux composants issus du pot d'échappement des voitures comme particulièrement dangereux, à savoir l'ozone et les particules, principalement les plus fines, qui proviennent du diesel.

Les professionnels de la santé attirent par ailleurs l'attention sur le fait que ce qui est dommageable pour la santé, ce sont non seulement les pics de pollution mais aussi la pollution de fond, en particulier pour l'enfant. L'association de pédiatres « Respirer » indique que, outre les conséquences pour les asthmatiques citées par la presse, le développement même des poumons de l'enfant peut être contrarié, entraînant un handicap à vie et des pathologies chroniques à l'âge adulte.

Face à ce problème de santé publique, vous nous proposez de créer un thermomètre et d'informer les populations sur les risques qu'elles encourent. Pourquoi pas ? Mais c'est un peu court et, surtout, il n'y a pas de moyens financiers.

Revenons néanmoins sur le thermomètre et l'information prévus par les articles 3 et 4 du projet de loi.

A la lecture de la loi, nous avons l'impression que la région d'Ile-de-France a été le laboratoire expérimental. La loi entérine et généralise progressivement ce qui se passe en Ile-de-France depuis vingt-six ans avec, en particulier, la mise en place du réseau de mesure AIRPARIF.

Ces dispositifs de mesure existent également dans les zones les plus polluées, c'est-à-dire dans les grandes agglomérations, telles que Lyon et Strasbourg.

Enfin, il ne semble pas, à la lecture du texte, que des moyens supplémentaires seront octroyés aux organismes chargés de la surveillance de la qualité de l'air. Or AIRPARIF, pour prendre un exemple, emploie aujourd'hui vingt-trois personnes là où la ville de Los Angeles en emploie mille, comme l'a brillamment rappelé notre collègue M. Richert.

Notons, au passage, que la Ville de Paris n'a adhéré à AIRPARIF qu'en 1988 et que M. Alain Juppé, alors adjoint aux finances, n'a cessé de freiner, voire de remettre en cause la participation de la Ville dans le financement de ces études. Le projet de loi ne prévoit pas, me semble-t-il, de rendre obligatoire la participation des municipalités à ces organismes de mesure. Pourriez-vous, madame le ministre, nous éclairer sur ce point ?

Voilà qui suscite quelques inquiétudes quant à la manière dont sera tenue la promesse de consacrer 200 millions de francs, dès cette année, à ces dispositifs. Notons, au passage, que M. Richert estimait à 400 millions de francs la somme nécessaire. Il vient de faire la brillante démonstration de la manière dont l'Etat ne tenait pas ses promesses.

L'exposé des motifs de ce projet de loi précise qu'il s'agira de redéploiements budgétaires. Pouvez-vous nous préciser lesquels ? Nous osons espérer qu'il ne s'agira pas seulement des crédits du ministère de l'environnement.

En fait, on peut légitimement craindre que la tendance au désengagement financier de l'Etat en ce qui concerne les problèmes de lutte contre la pollution ne se poursuive.

En effet, depuis plusieurs années, les crédits budgétaires de l'ADEME régressent et ils ne sont pas compensés par le produit de la taxe sur les pollutions industrielles qui est, elle-même, en diminution, ce dont on ne peut, par ailleurs, que se réjouir.

Ne conviendrait-il pas dès lors d'élargir l'assiette de cette taxe, créée en 1985 et fondée sur le juste principe « pollueur-payeur », à d'autres sources de pollution, en particulier à celles de pollution automobiles, comme les grandes entreprises de transports routiers ?

Ce projet de loi est inutile, voire dangereux, en ce sens qu'il risque de créer un vide juridique. « Les lois inutiles nuisent aux lois nécessaires », disait Montesquieu.

On peut légitimement s'interroger, à la lecture du projet de loi, sur sa nécessité, les dispositions qu'il prévoit étant plutôt d'ordre réglementaire.

Pour son aspect relatif à la prévention et à la mise en place d'un dispositif effectif, il reprend et étend un décret du 25 octobre 1991, pris par le gouvernement d'Edith Cresson, qui instaurait des zones de protection spéciale et donnait déjà des compétences au préfet, notamment pour restreindre la circulation. Peut-être aurait-il suffi de modifier ce décret.

Quant à la fixation des seuils qui sera rendue obligatoire par la directive européenne concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant, qui est en cours d'adoption, le texte renvoie cette question à des décrets, ainsi que l'ont souligné plusieurs intervenants.

Enfin, ce projet de loi peut être dangereux d'un double point de vue.

D'une part, il créera un vide juridique. Le dispositif de la loi de 1961 ne sera plus applicable, alors que les nombreux décrets prévus par le projet de loi ne seront pas encore publiés. Que devient, dans ces conditions, le dispositif réglementaire pris en vertu de la loi de 1961 ?

D'autre part, dans sa deuxième partie relative à la qualité de l'air, ce texte empile les structures et alourdit les procédures en prévoyant des plans en cascade. Par ailleurs, de nombreux décrets d'application sont prévus par le projet de loi avant qu'il devienne opérationnel et risquent d'inciter à l'immobilisme.

Pour conclure sur cette partie du projet de loi, je soulignerai que jamais il n'est fait mention du principe de précaution, qui est un principe fondamental du droit de l'environnement et du droit de la santé. Le groupe socialiste a déposé des amendements tendant à le réintroduire et il m'a semblé, en écoutant votre intervention ce matin, madame le ministre, que vous étiez sensible à nos arguments.

Le projet de loi ne fait pas non plus mention de prévisions. On mesure et on informe la population, mais *a posteriori*. Même si les aléas météorologiques rendent difficile la prévision des pics de pollution, Météo-France vient de mettre à la disposition d'AIRPARIF un indice de prévision des pics d'ozone. Ce système existe déjà aux États-Unis et en Allemagne. Aucune disposition du texte ne prévoit de faciliter particulièrement la mise en place de tels systèmes de prévisions, ce que nous regrettons.

Par ailleurs, la recherche des polluants inconnus ou méconnus doit également constituer une priorité. Actuellement, sept polluants sont mesurés en continu et quatre le sont par phases. En Californie, on mesure près de 150 polluants en permanence.

Les effets pervers que pourraient produire sur l'environnement les carburants sophistiqués, en particulier les carburants oxygénés, restent insuffisamment identifiés.

Pour conclure sur ce point, je me permettrai d'emprunter cette citation à M. Michel Barnier, alors ministre de l'environnement, qui déclarait, à la fin de 1994 : « Il ne suffit pas cependant de surveiller la pollution de l'air et de constater que parfois elle s'accroît ; il faut agir à la source, ce qui est d'ailleurs plus difficile et plus onéreux. » Je vous laisse apprécier tout le sel de cette remarque...

Je m'attacherai maintenant à commenter la deuxième partie du projet de loi, qui concerne les dispositions destinées à lutter contre la pollution.

Ce texte manque de courage et d'ambition et, selon certains, notamment M. François, de souffle.

La cause principale de la pollution en zone urbaine est maintenant clairement identifiée, c'est la circulation automobile. Deux pistes, d'inégale efficacité, peuvent permettre, sinon de la stopper, du moins de la faire décroître : l'utilisation de carburants moins polluants et, surtout, la diminution de la circulation automobile.

Ce projet de loi témoigne d'un manque de courage pour taxer les pollueurs et d'une grande timidité dans l'incitation à l'utilisation de carburants propres.

« En tant que ministre de la santé, je m'étonne toujours des fumées noires émises par les camions, qui semblent clairement délétères. L'absence d'une réglementation stricte concernant ce point est ainsi très dommageable. » Vous l'aurez deviné, l'auteur de ces propos, tenus en décembre 1994, n'est autre que M. Douste-Blazy.

Je rappelle ce que tout le monde sait dans cet hémicycle : pour 1 franc de carburant, il y a, en gros, 81 centimes de taxes pour le super sans plomb, 83 centimes pour le super plombé et seulement - si je puis dire - 74 centimes pour le gazole.

L'incitation fiscale a toujours été un puissant levier d'action des pouvoirs publics dans ce domaine.

Or qu'est-il proposé dans le projet de loi aux articles 24, 25 et 26 ?

Afin d'encourager l'utilisation de carburants propres - gaz de pétrole liquéfié et gaz naturel - il est prévu, d'une part, le remboursement de la TIPP pour les transports publics de voyageurs utilisant ces carburants. Je me permets de signaler que la Ville de Paris a actuellement en tout et pour tout deux bus équipés de manière à fonctionner au gaz.

Il est prévu, d'autre part, que les particuliers propriétaires de voitures alimentées en GPL pourront être exonérés du paiement de la vignette et de la taxe sur les cartes grises, respectivement par les conseils généraux et les conseils régionaux. Voilà une mesure bien timide, puisqu'elle est uniquement incitative, et un cadeau bien empoisonné fait aux collectivités locales compte tenu de l'état de leurs finances !

Avec une réelle volonté politique de remédier à la situation, on aurait pu penser à une action plus massive en faveur des énergies nouvelles. Par exemple, à Paris, on pourrait encourager efficacement l'équipement au gaz des

taxis parisiens, dont la flotte actuelle est de 14 900 véhicules, comme c'est le cas à Tokyo où tous les taxis roulent au gaz.

Je rappelle encore que la TIPP rapporte chaque année à l'Etat 145 milliards de francs, soit plus que l'impôt sur les sociétés !

Le rapprochement de ces chiffres laisse penser qu'en acceptant d'appliquer le principe « pollueur-payeur » il y avait place pour de puissantes mesures d'incitation à l'utilisation de carburants propres. De là à conclure que le Gouvernement a cédé aux lobbies des transporteurs routiers et aux fabricants de voitures diesel en renvoyant aux conclusions d'un rapport un éventuel rééquilibrage de la fiscalité des carburants...

Venons-en maintenant à la seule politique susceptible d'améliorer vraiment à long terme la qualité de l'air. Une véritable politique ambitieuse de développement des transports collectifs est nécessaire. La loi reconnaît, en fait – c'est un point positif – la responsabilité de l'Etat quant à la qualité de l'air.

D'abord, il est affirmé à l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi que « chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ».

Ensuite, le projet de loi donne aux préfets de région et de département la responsabilité de la mise en œuvre des différentes nouvelles structures, que ce soient les plans régionaux pour la qualité de l'air, les plans de protection de l'atmosphère ou les plans de déplacements urbains. Mais cet empilage de nouvelles structures juridiques est-il la bonne réponse ? Permettra-t-il d'agir vite et en profondeur ?

On peut en douter. J'ai déjà dénoncé le risque de paralysie mais, surtout, en prenant l'exemple concret de Paris et de sa région, on peut craindre que cela ne change rien.

Je me permets de vous citer la réaction de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports : « Le projet, plus incitatif que contraignant, manque de l'audace nécessaire pour être à la hauteur des enjeux et il risque de décevoir l'opinion. »

La situation à Paris et en Ile-de-France est connue. Permettez-moi de la rappeler en quelques chiffres : 2,5 millions d'entrées et de sorties de voitures à Paris par jour ; un parc automobile doublé dans les dix dernières années ; 100 millions d'heures perdues chaque année dans les embouteillages à Paris et une augmentation de 400 p. 100 en dix ans des embouteillages, toujours à Paris.

Cela donne, pour l'ozone, des mesures horaires actuellement de 100 millièmes de gramme d'ozone par mètre cube d'air, quand le seuil plafond de protection de la santé est de 110 millièmes pour huit heures sachant que l'on a, durant le dernier été, dépassé plus de cent fois le seuil particulièrement critique pour la santé de 180 millièmes de gramme.

La croissance du trafic est exponentielle, liée à la croissance de la population. Cette croissance est programmée dans le schéma directeur régional d'Ile-de-France. L'asphyxie de la région parisienne est donc inéluctable si l'on n'inverse pas fortement les tendances à Paris et en Ile-de-France.

Madame le ministre, votre projet de loi prévoit, dans son article 14, que « dans la région d'Ile-de-France, le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'Etat ».

C'est donc vers vous naturellement que nous nous tournons. Pouvez-vous prendre l'engagement qu'une véritable politique alternative au « tout automobile » sera mise en œuvre en région d'Ile-de-France et à Paris ?

**M. Charles Descours.** Il faut voter le projet de loi !

**Mme Danièle Pourtaud.** Cette politique alternative passe avant tout par une ambitieuse relance des transports en commun.

Le directeur de l'observatoire régional des déplacements du syndicat des transports parisiens s'exprimait ainsi dans une interview, le 1<sup>er</sup> mars dernier : « Il n'y a pas de politique des déplacements en Ile-de-France... Comme il n'y a pas de politique des déplacements, les différentes autorités prennent des décisions incompatibles les unes avec les autres. »

Il est donc nécessaire d'agir conjointement à Paris et en région parisienne.

On sait que le principal problème aujourd'hui est la migration vers Paris des Franciliens qui viennent travailler et le transit par Paris des déplacements interbanlieues pour lesquels il n'y a ni axes routiers ni transports en commun.

Il s'agit d'abord de réaffecter différemment la voirie en accordant la priorité aux transports en commun de surface en sites propres, les bus et les tramways, pour les rendre plus rapides et en prévoyant la création de pistes cyclables sûres, en réseau continu du type « réseau vert ».

Il s'agit ensuite d'augmenter massivement les crédits destinés aux infrastructures de transports collectifs.

Il faut imposer la priorité dans les choix d'investissement en faveur des aménagements destinés à réduire la circulation automobile, notamment à Paris, en réorientant les investissements consacrés au « tout automobile » comme les parkings. Surtout, dans la région d'Ile-de-France, il importe de revenir sur le désengagement de l'Etat dans le financement des infrastructures que remet aujourd'hui en cause la réalisation des grands projets prévus au contrat de plan comme « Lutèce » et « Orbitale ».

Par ailleurs, une réflexion doit être menée sur les incitations possibles, en particulier la création de parkings gardés et gratuits aux stations de RER, et certainement pas l'instauration de péages urbains.

Pourquoi également ne pas chercher à prolonger les expériences qui ont eu lieu en décembre dernier, au moment de la grève des transports, comme les bateaux-bus, particulièrement utiles pour résoudre à Paris le problème permanent des cars de tourisme, ou encore le covoiturage ?

Ce n'était qu'un rapide survol des actions que l'Etat devrait lancer pour que cette loi ne reste pas lettre morte en Ile-de-France.

Michel Barnier, alors ministre de l'environnement, concluait ainsi, en décembre 1994, le colloque « pollutions urbaines, transports et santé publique » : « Après avoir mesuré les pollutions, il faut les réduire par un contrôle « à la source ». S'imposent pour cela des mesures d'impulsion sur tous les fronts. » Il proposait alors, entre autres mesures, l'« interdiction progressive de la circulation dans les centres villes, l'incitation au covoiturage » et prônait le développement de l'usage de la bicyclette.

Un an et demi après, et un projet de loi plus tard, je ne sais pas ce qu'il pense de votre projet de loi, madame le ministre. Pour ma part, je ne peux que regretter que ces sages paroles n'aient pas inspiré son successeur. Certes, tous les Français auront le droit, comme aujourd'hui les Parisiens et les Franciliens, de savoir quel est le degré de nocivité de l'air qu'ils respirent, voire de

connaître la nature chimique du polluant. Ils auront la satisfaction de pouvoir vérifier sur les panneaux d'affichage municipaux, dans le journal ou à la télévision, ce que leur sens olfactif, leurs yeux irrités ou leur toux leur auront signalé quelques heures plus tôt, à savoir que la pollution était particulièrement intense ce jour-là. Ils s'entendront dire : « Si ce n'est pas indispensable, évitez de sortir demain » et n'auront plus qu'à guetter le coup de vent ou l'orage salvateurs !

Madame le ministre, votre projet de loi nous semble hésiter entre deux logiques contradictoires, une logique centralisatrice qui veut qu'en matière de décisions l'Etat soit responsable et que les préfets mettent en œuvre, et une logique de désengagement budgétaire, qui reporte la charge financière dès la mise en œuvre sur les collectivités locales.

Nous pensons qu'il est nécessaire, au contraire, de responsabiliser l'ensemble des acteurs dans la décision, et que l'Etat doit assurer son rôle, y compris financièrement.

Pour nous convaincre que votre loi peut être efficace, qu'elle va changer quelque chose en Ile-de-France, pour rassurer tous les parents de jeunes enfants, surtout de jeunes asthmatiques, pouvez-vous prendre l'engagement, madame le ministre, que le schéma directeur régional d'Ile-de-France sera révisé rapidement pour tenir compte des objectifs de qualité de l'air ?

A Paris, tous les maillons de la chaîne de décision - municipalité, conseil régional et Etat - sont, je crois, de vos amis. Pouvez-vous vous engager à intervenir fortement pour que la Ville de Paris entreprenne résolument une politique de réduction de la circulation automobile et engage une véritable politique de transports en commun cohérents interrégionaux, rapides, propres et sûrs ? Si le maire de Paris ou le président du conseil régional manquent d'idées, il leur suffit de consulter les propositions des groupes socialistes de l'Hôtel de ville et du conseil régional. (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. Philippe François, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Philippe François, rapporteur.** Que Mme Pourtaud me pardonne, mais je n'ai jamais dit que le projet de loi « manquait de souffle ». Au contraire, j'ai dit que le Sénat était là pour lui en donner davantage, par opposition à ceux qui prétendent qu'il n'en a pas.

**Mme Danièle Pourtaud.** Dont acte !

**M. le président.** La parole est à M. Laffitte.

**M. Pierre Laffitte.** Madame le ministre, vous avez justifié votre projet de loi en mettant en avant deux considérations essentielles : le changement de climat et la santé.

Vous avez aussi évoqué, en quelque sorte « en creux », le progrès enregistré dans la lutte contre la pollution de l'air par les industriels, et à juste titre. Il serait important en effet de commencer par souligner que c'est un domaine dans lequel la France a réussi. Oui ! la France, car, globalement, cette question concerne, non la droite ou la gauche, mais tout le monde.

Grâce, en particulier, à l'action continue et efficace des directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement, les DRIRE, et des industriels, le progrès est indiscutable, comme le confirme d'ailleurs la diminution constatée des ressources de l'ADEME, ce qui est logique puisqu'elles proviennent de taxes qui sont fonction de la pollution.

D'éminents orateurs m'ont précédé pour parler avec compétence de la santé. Notre président de groupe, le docteur Cabanel, m'a demandé de parler en son nom. Il l'aurait probablement fait avec autant de vigueur et de compétence que notre éminent collègue, le docteur Descours.

En revanche, le changement de climat a été assez peu évoqué. Ce n'est pourtant pas une vague menace pour un futur lointain. Dans nos régions méditerranéennes, ce changement climatique a déjà commencé. Les pluies de plus en plus tropicales liées à des mouvements d'air qui, contrairement aux habitudes, ne sont plus orientées ouest-est mais, de temps en temps, sont orientées nord-est, montrent que l'effet de serre n'induit pas simplement des différences de température de deux ou trois degrés mais provoquera beaucoup plus des changements climatiques.

Ces changements climatiques sont extraordinairement difficiles à prévoir, mais ils sont en cours et causent d'ores et déjà des dégâts, voire des catastrophes humaines et financières. Les collectivités locales, en particulier celles des Alpes-Maritimes, ne le savent que trop puisque c'est par milliards de francs que se chiffrent les dépenses consécutives aux inondations et cela, loin de finir, ne fait que commencer.

Le problème n'est pas pour autant récent. Que nos éminents collègues du groupe socialiste sachent bien que le problème ne date ni de 1993, date des élections législatives, ni de 1995, date de l'élection présidentielle.

En 1984, j'ai organisé à Sophia Antipolis un colloque international sur le thème du gaz carbonique atmosphérique. C'était la première fois que des scientifiques et des décideurs politiques de tous les pays se réunissaient pour examiner les menaces que peut faire peser sur l'humanité l'effet de serre provoqué par le développement de la consommation des combustibles fossiles.

Tant dans mon propos liminaire que dans mon discours de clôture, j'ai dit combien pour le géologue que je suis le climat actuel était une anomalie. Quand on observe, en effet, les sédiments continentaux qui se trouvent à la surface du globe, quel que soit leur âge, Dévonien, Permien ou autre, on constate qu'ils se retrouvent presque toujours actuellement dans des zones désertiques. En effet, ces sédiments sont liés à des déserts torrides ou glacés. L'histoire de la Terre montre que la vie ne subsiste que dans de petites oasis, sauf périodes tout à fait exceptionnelles comme le Carbonifère ou la période actuelle. C'est donc une anomalie.

Les géologues savent aussi que, même si la durée géologique s'inscrit sur une longue période, les phénomènes sont brutaux et rapides. Il en est ainsi du volcanisme, des tremblements de terre et des glissements de terrain. Il en est de même des changements climatiques. Les températures révélées par l'étude des carottes prélevées dans la calotte glaciaire en Antarctique ou au Groenland montrent que les mouvements sont très rapides. Ils correspondent à des périodes qui sont non pas de l'ordre du millénaire, mais extrêmement courtes. Par conséquent, ne soyons pas optimistes sous le prétexte que les climatologues prévoient un réchauffement de la planète de deux ou trois degrés dans cent ans. En effet, les choses peuvent aller très vite.

Depuis ce colloque, de nombreuses réunions ont eu lieu : à Villach en Autriche avec l'Office météorologique mondial, à Munich avec l'Association franco-allemande pour la science et la technique, où j'avais fait venir des « Verts » pour leur expliquer qu'en matière de protection de l'environnement, notamment, l'énergie atomique était

une bonne énergie. Cela ne leur a pas fait plaisir... La première des bonnes énergies réside dans les économies d'énergie, la deuxième, c'est l'énergie atomique et la troisième la biomasse, leur ai-je dit.

Je ne traiterai pas de l'énergie atomique, ce n'est pas mon propos aujourd'hui. J'évoquerai ce qui, en l'occurrence, me semble important, en particulier la biomasse. Au préalable, je préciserai que de telles réunions continuent à avoir lieu, et vous le savez, madame le ministre.

En ce moment, travaille le groupe *ad hoc* du mandat de Berlin, qui s'est réuni à Rome le 13 mai dernier. Il a promis une réduction des émissions de gaz carbonique sans toutefois la chiffrer, contrairement au souhait du chancelier Kohl. Ce dernier voulait une diminution de 25 p. 100 de ces émissions avant 2005 par rapport à 1990. Cela est plus facile pour un pays comme l'Allemagne. En effet, les Allemands ont de grandes quantités de lignite, qu'ils brûlent dans leurs centrales, ce qui produit beaucoup de gaz carbonique. Il leur suffit de s'équiper en centrales au gaz pour obtenir une diminution des émissions de gaz carbonique. Nous, nous avons déjà fait le travail puisque nous ne brûlons pratiquement pas de lignite dans nos centrales, et nous produisons donc moins de gaz carbonique.

Du 8 au 19 juillet prochains, vous irez à Genève, madame le ministre. Nous comptons sur votre engagement ferme pour que la France participe à une coopération internationale en la matière. Je rappelle que, pour le moment, nous nous sommes engagés à Rio. Toutefois, de nombreux pays ne se sont pas engagés, notamment la Chine et l'Inde. Puisque vous, pays industriels, vous vous êtes développés, nous allons nous aussi nous développer, disent-ils, et nous allons brûler plus de charbon et de pétrole parce que nous aurons besoin d'énergie. Il y a là un vrai problème qui concerne les relations Nord-Sud et qui est important.

J'évoquerai, puisque l'on n'en a pas beaucoup parlé, les deux rapports de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques dont je suis le secrétaire. Le rapport Mattei relatif à la santé et à l'environnement a été évoqué brillamment par M. Descours. Le second rapport, que j'ai moi-même rédigé, concerne le véhicule électrique et ses développements, notamment au regard de la pollution de l'air.

Nombre des conclusions de ce rapport – il faut reconnaître que l'on va prendre les choses là où elles sont – sont inspirées par la mise en œuvre d'un *Clean Air Act* que l'Etat californien a voté, le premier des Etats-Unis. Malgré un lobby américain de l'automobile puissant, le lobby de Detroit, les Californiens ont fait avancer les choses sans pour autant aller aussi loin qu'ils l'avaient souhaité eu égard aux pourcentages très importants de véhicules électriques qu'ils avaient envisagés, notamment pour 1996 et 1998.

En tout cas, il y a dans ce rapport un certain nombre de considérants qui restent valables et qui concernent plus particulièrement les collectivités locales, car elles peuvent très fortement inciter à l'utilisation de véhicules électriques, notamment par des zones réservées à des véhicules à pollution zéro.

On peut très bien avoir des zones semi-piétonnes. On peut aussi prévoir des facilités en matière de stationnement, des priorités pour certains croisements, certaines entrées d'autoroutes pour les véhicules électriques.

Ce problème n'est pas secondaire. Il est d'autant plus important que, en la matière, l'industrie automobile française est actuellement en avance. En effet, s'agissant des

véhicules électriques, elle est dans une situation à peu près comparable à celle qui prévalait au début du siècle, c'est-à-dire qu'elle se trouve à la pointe de l'industrie automobile mondiale.

Il est certain qu'inciter, par exemple, les services de l'Etat, les collectivités locales ou les sociétés nationales à utiliser des véhicules électriques serait extrêmement bénéfique et permettrait de donner un coup de fouet à cette industrie. En effet, le parc, qui est actuellement de quelques milliers de véhicules, passerait alors à quelques centaines de milliers d'unités. Cela permettrait de conserver à notre pays une avance économique et technologique et de conforter les fameuses courbes que les industriels connaissent bien, qui consistent à accumuler des savoirs et donc à maintenir et à améliorer notre position par rapport aux concurrents.

C'était l'objet d'une proposition de loi que j'avais déposée voilà plus de deux ans, que j'avais reprise lors de la présente session – il s'agit de la proposition de loi n° 41 – et que la commission des affaires économiques et son rapporteur ont reprise à leur tour pour l'essentiel ; je voudrais les en remercier très vivement. J'espère que notre assemblée votera cette disposition.

Madame le ministre, votre projet de loi reçoit de la part de notre assemblée un accueil globalement favorable, même si certains groupes considèrent qu'il n'est pas assez ambitieux. Certes, je partage cette opinion, mais j'estime que lorsqu'un texte va dans la bonne direction, il faut le voter, car il ouvre une brèche qui permettra ensuite d'aller plus loin.

La qualité de l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie sont des préoccupations que l'ensemble de nos concitoyens considèrent comme importantes, et le présent projet de loi, amendé, je l'espère, sur un certain nombre de points, devrait donc, à mon sens, être adopté.

C'est un projet de loi sage, ambitieux dans certains de ses aspects même s'il tient compte du fait que les esprits, en particulier, si j'ai bien compris, ceux des décideurs, ne sont pas tous suffisamment mûrs.

Certes, les mesures financières d'accompagnement sont minces, comme l'ont abondamment rappelé les orateurs de la partie gauche de cette assemblée.

Certes, le temps a peut-être manqué pour que la concertation, que vous avez évoquée, avec les autres ministères – et, surtout, avec leurs administrations et les groupes professionnels qui leur sont liés – soit suffisamment poussée pour que chacun soit, sans arrière-pensée, décidé à cofinancer ce qui doit être une politique forte et commune.

Je pense en particulier – il faut bien dire ce qui est – au ministère des transports, avec le problème bien connu du ferroutage.

A cet égard, le groupe du Rassemblement démocratique et social européen a déposé un amendement tendant à inciter la SNCF et les transporteurs routiers, internationaux en particulier, à préparer ensemble une nécessaire mutation.

Je crois en effet pour ma part qu'il faut mettre les camions, ou tout au moins les conteneurs, sur les rails, à l'instar de ce qui se passe déjà en Suisse et en Autriche. Ce n'est pas en effet une innovation technologique extraordinaire.

Pour un même trafic, le transport ferroviaire pollue dix fois moins. Cela protégera nos conducteurs sur les autoroutes et les routes de nombre d'accidents. Le coût d'entretien des autoroutes diminuerait. Le transport longue distance transfrontalier est anti-économique,

comme le démontrent les études les plus récentes du commissariat du Plan. En outre, il contribue au déficit de la SNCF. Donc, on y perd sur tous les tableaux.

Il faudra, bien entendu, veiller à ce que les transports routiers régionaux ou interrégionaux, les liaisons entre la SNCF et les transports terminaux soient maintenus et améliorés. Cela ne doit donc pas révolutionner les transporteurs locaux français. Cela posera probablement plus de problèmes aux transporteurs internationaux, qui sont d'ailleurs souvent portugais, néerlandais ou italiens.

Madame le ministre, au début du mois d'octobre, nous allons organiser au Sénat, avec l'appui de tous les groupes, notamment le groupe du RDSE, et avec l'appui du rapporteur de la commission des affaires économiques un colloque-débat sur le ferroutage pour faire progresser cette idée. Nous le ferons en liaison avec la SNCF, les transporteurs, les usagers et les associations, de façon à développer sur ce plan à une véritable concertation. Nous espérons pouvoir compter sur votre présence, ainsi que sur celle de Mme Idrac et du commissaire général au Plan.

**M. le président.** Mon cher collègue, je vous signale que vous empiétez sur le temps de parole du dernier orateur de votre groupe, M. Paul Girod, qui ne pourra pas s'exprimer si vous poursuivez trop longtemps votre intervention.

Cela dit, faites comme bon vous semble.

**M. Pierre Laffitte.** Je voulais parler de la biomasse, qui me paraît importante, et, surtout, du fait que nos agriculteurs sont prêts à cet égard. Elle permettrait de faciliter la gestion de la forêt et donc de créer des emplois et de favoriser l'insertion de RMIstes.

Toutefois, le temps m'étant compté, je dirai simplement que le récent changement de comportement de nos concitoyens renforce notre opinion et fera évoluer dans le bon sens la loi qui résultera du présent projet de loi que les membres du groupe du RDSE, dans leur majorité, voteront. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Eckenspieller.

**M. Daniel Eckenspieller.** Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, une enquête commandée en 1994 par le conseil régional d'Ile-de-France a mis en évidence, d'une manière incontestable, les effets nocifs sur la santé de la mauvaise qualité de l'air. Elle accélère le vieillissement, accroît le nombre des allergies et, sans doute, des cancers, entraîne des conséquences graves sur la santé des enfants, des personnes âgées et des personnes fragilisées par des affections cardiaques ou respiratoires chroniques.

Depuis quelques années, l'impact de la pollution atmosphérique sur l'environnement a également été mis en évidence : altération de la couche d'ozone, effet de serre, déséquilibre des écosystèmes, nécrose des végétaux, mort des lacs par acidification.

Comment, dès lors, ne pas souscrire sans réserve au droit pour chacun à respirer un air sain ?

Cependant, cet élan est freiné rapidement par une réflexion iconoclaste car pragmatique : à partir de quel stade considère-t-on que l'air est pollué ? Des seuils ont certes été fixés, tel le seuil européen en matière de pollution de l'air par l'ozone, mais leur détermination résulte-elle de conclusions scientifiques validées ou d'une décision administrative ? De plus, comment l'Etat pourrait-il se porter garant de la fourniture d'un air pur à chaque citoyen sachant que les polluants sont immanquablement soumis au mécanisme complexe de la circulation atmos-

phérique entraînant les substances émises sur de très longues distances, loin de les cantonner à la délimitation de l'espace national ?

Il n'en demeure pas moins, madame le ministre, que le projet de loi qui nous est soumis vient opportunément compléter la législation française qui a d'ores et déjà permis d'enregistrer des progrès significatifs dans la lutte contre la pollution atmosphérique d'origine industrielle.

En s'attaquant aux sources mobiles de pollution, c'est-à-dire essentiellement à la pollution d'origine automobile, le projet de loi se propose, désormais, de combler une lacune, alors que, précisément, l'accroissement de ce type de pollution crée une situation véritablement préoccupante.

Aux initiatives locales, prises au niveau de régions, de départements, d'agglomérations ou d'ensembles de villes – une trentaine à ce jour – se substituera dorénavant un dispositif couvrant, d'ici à l'an 2000, l'ensemble du territoire national, permettant une réelle surveillance de fond, dans les milieux tant urbains que ruraux, et ce dans la perspective d'une efficacité optimale.

Le projet de loi vise également à renforcer la portée du décret publié en octobre 1991 en élargissant nettement le droit à une information totale et transparente.

Jusqu'à présent, seules trois villes informent régulièrement et précisément le public. Ainsi, à Strasbourg, dès que le seuil du taux d'ozone est dépassé, la population est avertie des risques encourus et est incitée à utiliser les transports en commun dont la rotation est augmentée. Il est vrai que le département du Bas-Rhin dispose d'un orfèvre en la matière, avec notre éminent collègue Philippe Richert, qui a fait tout à l'heure une brillante démonstration à cette tribune.

Nécessaire, mais pourtant facultatif aux termes de la loi, le plan régional pour la qualité de l'air a pour objectif la prévention et la réduction de la pollution atmosphérique et s'appuie sur un inventaire des émissions et sur une évaluation de la qualité de l'air qui seront fiables si les équipements de surveillance sont suffisamment sensibles pour enregistrer la présence éventuelle de nouveaux polluants inexistantes ou ignorés aujourd'hui.

On ne peut qu'approuver, à travers l'élaboration de ce plan, la volonté du Gouvernement d'associer le public et les collectivités locales par une consultation prévue à cet effet.

Parallèlement à ce plan régional facultatif sont créés des plans de protection de l'atmosphère, qui sont, eux, à caractère obligatoire pour chaque agglomération de plus de 250 000 habitants ainsi que dans les zones sensibles où, indépendamment du seuil démographique, les valeurs limites sont dépassées. Ces plans sont, cette fois, soumis à enquête publique et non plus à simple consultation.

On peut s'étonner que le plan régional, destiné, lorsqu'il existe, à servir de référence pour l'élaboration du plan de protection de l'atmosphère, ainsi, d'ailleurs, que pour le plan de déplacements urbains, lui aussi obligatoire, puisse conserver un caractère facultatif, alors même que l'article 10 du projet de loi lui confère des attributions primordiales, notamment en matière de prescriptions techniques.

Il semblerait donc opportun de donner également au plan régional un caractère obligatoire, afin que l'ensemble du territoire soit couvert d'une manière cohérente et que l'on parvienne ainsi à une gestion véritablement efficace de la prévention de la pollution de l'air.

D'autres interventions ont longuement porté sur les mesures préconisées en matière de lutte contre la pollution de l'air, consécutive à la circulation automobile.

Tout le monde a bien compris que c'est là que se situe l'essentiel des dispositions dont nous avons à débattre et que c'est bien là que l'urgence impose les mesures les plus drastiques.

Le rapport de la direction des transports de l'ADEME, publié en octobre 1995, clarifie les responsabilités en identifiant clairement les aspects quantitatifs et qualitatifs des différentes sources de pollution.

Sur l'ensemble des rejets dans l'atmosphère dus aux activités humaines, les transports sont responsables de 12 p. 100 des oxydes de soufre, de 69 p. 100 des oxydes d'azote, de 64 p. 100 du monoxyde carboné, de 49 p. 100 des composés organiques volatils et de 33 p. 100 des particules en suspension.

En baisse dans les autres secteurs, les émissions des polluants, lorsqu'ils sont dus au transport, sont en hausse constante.

L'analyse de la responsabilité des différents modes de transports terrestres selon les zones démontre incontestablement la responsabilité de la voiture particulière dans la pollution urbaine, notamment sur les trajets urbains proprement dits.

Une réflexion approfondie sur les modes de déplacement en milieu urbain, réflexion qui prendra très largement en compte les problèmes liés à la pollution de l'air et à l'utilisation de l'énergie, est devenue aujourd'hui incontournable.

L'élaboration obligatoire d'un plan de déplacements urbains s'inscrit dans cette logique qui, bien au-delà de la problématique du transport des personnes et des marchandises, touche à celle, plus fondamentale encore, de la conception même de notre développement urbain.

Il semble important de souligner ici que, contrairement à une opinion souvent répandue, la limitation de la circulation automobile et la promotion des transports collectifs ne portent pas préjudice à la construction automobile.

Les ménages suisses utilisent deux fois plus que nous les transports publics, mais leur taux d'équipement en voitures particulières est identique au nôtre.

Il s'agit donc non pas de partir en guerre contre la voiture, mais de conduire à choisir, pour chaque type de déplacement, le mode de transport le plus pertinent.

Il doit y avoir non pas concurrence, mais complémentarité entre les modes de déplacements collectif et individuel.

Le présent débat me paraît être aussi le cadre approprié pour évoquer le problème des charges croissantes qu'engendrent pour les collectivités territoriales nos légitimes exigences en matière d'environnement. Notre collègue Philippe François le souligne avec pertinence dans son excellent rapport. Je le ferai à partir d'un exemple que je connais bien, celui du SIVOM de l'agglomération mulhousienne que j'ai l'honneur de présider.

Nous venons de signer le contrat relatif à la construction d'une nouvelle usine d'incinération des ordures ménagères et des boues de station d'épuration, avec valorisation énergétique.

Le marché porte sur un montant de 360 millions de francs, hors taxes, dont 61 millions de francs représentent des dépenses directement liées à la protection de l'environnement, pour laquelle nous allons, pour la première fois sans doute en France, atteindre des normes allant très largement au-delà des normes prescrites : trois fois moins pour les poussières, cinq fois moins pour l'acide chlorhy-

drique, deux fois moins pour l'acide fluorhydrique, six fois moins pour l'oxyde de soufre, dix fois moins pour les métaux lourds. En outre, des normes plus sévères que les normes allemandes seront introduites pour les dioxines et les furanes, alors même que la réglementation française n'impose, à l'heure actuelle, aucune norme.

Ces dispositions, destinées à prévenir au mieux la pollution de l'air, engendrent un surcoût considérable en termes d'investissement.

Elles induisent également une majoration sensible des coûts de fonctionnement.

Or les collectivités territoriales sont lourdement pénalisées par le taux de TVA appliqué aux prestations relatives au traitement des ordures ménagères, alors que les services de l'eau et de l'assainissement bénéficient, quant à eux, d'un taux réduit de 5,5 p. 100.

La charge du traitement des déchets ménagers repose sur les seules collectivités territoriales. Il ne me paraît pas convenable que, paradoxalement, plus celles-ci s'engagent dans la politique exigeante, plus l'Etat en retire, d'une manière automatique, un excédent de ressources.

Les efforts consentis par les collectivités territoriales pour valoriser l'énergie, pour sauvegarder la qualité de l'air, pour produire du compost ou pour recycler des matières justifieraient pleinement l'application à ces opérations d'un taux de TVA réduit à 5,5 p. 100.

Madame le ministre, j'apprécierai, tout comme mes collègues élus locaux, que des engagements soient pris en ce sens par le Gouvernement.

Le code de l'environnement, le décret sur l'amiante, la promotion des biocarburants et des énergies renouvelables ainsi que le projet de loi sur l'air sont autant d'exemples manifestes de la volonté du Gouvernement de mettre en œuvre une réelle politique de l'environnement.

Ce projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie répond à un besoin urgent et impérieux. A travers ses dispositions, il pose clairement le problème général de la protection de l'environnement, problème auquel chacun est associé et dont chacun est pleinement responsable, de surcroît hors de toute alternative.

Le projet de loi démontre, notamment à la lumière de la situation actuelle et des expériences passées, que l'amélioration de la qualité de l'air et, plus largement, de la protection de l'environnement ne résultera pas de mesures sectorielles, mais qu'elle requiert l'implication de tous – usagers, associations, entreprises, collectivités et administrations – et ce dans tous les domaines, en raison de leur interdépendance.

C'est pourquoi, à travers les mesures prises pour limiter la pollution de l'air se révèle un véritable choix de société impliquant l'urbanisme, les modes de déplacement, les innovations techniques, les modes de consommation, d'habitat, la rentabilité économique, les rythmes de vie et l'aménagement du territoire.

L'initiative prise par la France, à l'instar d'autres pays, est une contribution qui traduit la nécessité et la volonté de coordonner de telles dispositions dans un cadre plus vaste et adapté aux enjeux en question. Dans cette perspective, l'Union européenne présente une dimension permettant le développement d'une législation adéquate, à l'exemple de la directive-cadre sur l'air de 1995.

La convention internationale de Genève sur la pollution transfrontalière à longue distance, en 1979, puis la convention internationale de Vienne sur la protection de la couche d'ozone, en 1985, et, enfin, la convention internationale de Rio relative aux changements clima-

tiques en 1992, témoignent d'une prise de conscience des Etats. Ces derniers ont compris que la protection de l'environnement dépassait le cadre strictement national.

L'enjeu est planétaire. En votant ce projet de loi, encore enrichi de l'apport du débat parlementaire, nous aurons fourni une très utile contribution à l'échelon de notre territoire national. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Girault.

**M. Jean-Marie Girault.** Madame le ministre, voilà quelques jours, j'évoquais devant vous, à Caen, un événement qui me revient souvent à l'esprit : la ville de Caen, que j'ai l'honneur d'administrer, a en effet été la première de France à nommer un maire-adjoint chargé de l'environnement.

A cette époque déjà lointaine, on découvrait le mot : « écologie », auparavant fort peu employé, sinon par de très fins spécialistes, et l'expression : « qualité de vie ». L'un et l'autre ont fini par être englobés sous le vocable plus général d'« environnement ».

Ces termes, qui appartiennent aujourd'hui au vocabulaire commun, n'en constituaient pas moins des nouveautés voilà vingt-cinq ans !

Il faut reconnaître que les mouvements écologistes ont joué un rôle important dans une prise de conscience devenue aujourd'hui collective : dans l'esprit des élus de tous bords, à quelque collectivité qu'ils appartiennent, et dans l'esprit des responsables de l'Etat, la préoccupation d'environnement est devenue quotidienne ; elle est de surcroît partagée par l'ensemble de nos concitoyens, et ce d'autant plus que des événements successifs montrent la nécessité d'adopter des dispositions à cet égard, nécessité dont le projet de loi que vous défendez, madame le ministre, est le témoignage concret.

Dans l'univers qui est le nôtre, que nous prétendons façonner et dont, parfois, nous contrarions les lois naturelles bien antérieures à l'apparition de l'homme, la qualité de l'air et l'utilisation d'énergie tiennent une place de plus en plus grande. Nous prenons conscience du fait que le sort de l'individu, considéré singulièrement, aujourd'hui plus qu'hier, est profondément concerné.

Aussi faut-il se féliciter du dépôt de ce projet de loi, qui vient s'ajouter, il est vrai, à des textes antérieurs qui ne sont pas toujours respectés et que l'on a même tendance, quelquefois, à passer aux oubliettes. Ainsi, s'agissant des plans de déplacements urbains, le projet de loi reprend en le complétant un texte datant de quatorze ans que chacun semble avoir oublié, la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982.

Le projet de loi constitue un pas de plus en avant. On ne peut certes pas vous demander, madame le ministre, d'accomplir une révolution en une session ! Rien de grand et de solide ne se fait en un jour, et chaque époque apporte sa pierre à l'édifice écologique.

Ce projet de loi surgit à un moment opportun ; il fait suite à un certain nombre de situations difficiles survenues depuis un ou deux ans, s'agissant de la qualité de l'atmosphère et de sa pollution.

Je vous sais gré d'en avoir pris l'initiative. Je me doute que vous ne l'avez pas élaboré avec la plus grande facilité, mais c'est le sort des grandes actions. Vous aviez raison de dire, ce matin, que ce projet de loi représentait un « strict minimum ». Cela donne à penser que vous avez dû laisser quelque peu en arrière et pour un instant des ambitions plus vastes. Ainsi va l'action politique, fût-elle bien intentionnée !

Certes, les implications financières seront importantes et elles déborderont largement les dispositions fiscales et financières du projet de loi, qui constituent une sorte d'amorce, et pas davantage, d'engagements financiers qui deviendront assez considérables dans les années à venir. Je le crains, en tant que responsable d'une collectivité territoriale, car ses moyens ne s'accroissent pas, pas plus d'ailleurs que ceux de l'Etat. Mais il faut relativiser et situer les temps à venir dans le contexte de demain.

La société change. L'ordre des priorités que celle-ci adopte à une époque peut profondément varier au cours des années suivantes. Nous serons appelés, me semble-t-il, à modifier nos habitudes à bien des égards et peut-être à considérer naturellement prioritaires, comme on respire, les problèmes de l'environnement.

Inévitablement, et parce que nos ressources disponibles ne croissent pas autant que nous le souhaitons - il arrive même qu'elles diminuent - il nous faudra donc renoncer à certaines actions pour en privilégier d'autres, ce qui est très difficile.

Lors du débat d'orientations budgétaires, dont le Gouvernement, à juste titre, a pris l'initiative, je me disais que, chaque fois que nous examinons le budget de l'Etat, nous contemplons, de façon presque passive, les fameux fascicules des services votés. Or il faudra être de moins en moins passifs à leur égard, et contester, voire refuser leur pérennisation aveugle. Les services votés augmentent chaque année, comme irrésistiblement, mettant ainsi en cause les fascicules des actions nouvelles répondant à des besoins nouveaux, par exemple, mais pas seulement, en matière d'environnement. Les services votés doivent être revus et corrigés.

Il en est de même pour les collectivités territoriales. Lorsqu'on cherche à réaliser des économies alors que les impôts perçus sont moins importants que prévu, il ne faut pas hésiter à se dire que ce qui était parfaitement justifié voilà dix ou quinze ans, et qui entraînait des dépenses, doit peut-être être revu à la baisse, précisément parce que la société change et qu'il n'y a rien de pire que de se référer éternellement à des habitudes prises qu'on ne prend même pas la peine d'expertiser pour s'assurer de leur bien-fondé.

Il est vrai que, lorsqu'on change d'orientation, on risque de déplaire et de soulever des critiques, car notre nation est composée de citoyennes, de citoyens et de partis politiques, que ceux-ci soient de gauche ou de droite, chez qui la notion de conservatisme, est dans les faits, profondément ancrée, quelles que soient les intentions affichées.

Les collectivités territoriales devront ainsi revoir certaines de leurs positions, certains de leurs choix, de telle façon que des facilités soient données à la réalisation de nouvelles ambitions, qu'évoque par exemple le projet de loi.

Le consommateur devra aussi prendre sa part de l'effort, au-delà de la contribution que constitue l'impôt, lorsqu'il le paie - c'est le cas, il faut tout de même le dire, d'un peu moins de la moitié des Français adultes et de sa participation aux coûts à travers, par exemple, le paiement de taxes sur l'essence ; la France détient un record mondial en la matière.

Il en va également ainsi du prix de l'eau et de l'assainissement. Je suis de ceux qui pensent qu'il aura doublé en l'an 2000 par rapport à ce qu'il était voilà cinq ans. A l'heure actuelle, nous travaillons, au district du grand Caen, sur une nouvelle station d'épuration aux normes européennes. Il nous en coûtera entre 500 et 600 millions de francs ! Mais la qualité de l'eau, non seulement de

celle que l'on boit, mais également de celle qui est renvoyée vers les rivières, les fleuves, les mers et les océans, mérite des efforts considérables.

Il faut que les Français, les élus et, personnalités politiques prennent toute leur part de responsabilité, afin d'assurer une meilleure qualité de vie. Mais, aujourd'hui, à la différence des années soixante-dix ou quatre-vingt, les Français se rendent bien compte que la qualité de la vie constitue une véritable valeur.

Telles sont les considérations générales que m'inspire ce projet de loi, madame le ministre.

Je formulerai maintenant deux séries d'observations.

Tout d'abord, une remarque a été faite par des orateurs qui m'ont précédé à cette tribune sur l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi, notamment sur le premier alinéa. Il fera sans doute l'objet d'une discussion ; je pense qu'on y mettra suffisamment d'esprit et d'humour.

Ce premier alinéa dispose : « Chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. » On dit parfois de ce texte qu'il est plus incitatif que normatif. Mais l'avocate que vous êtes doit ressentir que ce premier alinéa présente un caractère normatif. A Caen – je parle de ce que je connais le mieux ! – il existe une entreprise de combustibles qui pollue, depuis vingt ou trente ans, l'un des quartiers de la ville qui se trouve le long du canal. Le concitoyen qui se plaint périodiquement de cette pollution, qui est d'ailleurs vérifiée dans son jardin par rapport à ses choux-fleurs et à ses fraises, ne va-t-il pas découvrir dans cet alinéa premier la source d'un droit dont il pourra se prévaloir sauf, bien sûr, si l'on trouve le coupable ? Mais, des coupables, il y en aura partout : l'Etat, l'entreprise, le maire et, éventuellement, d'autres organisations. Je me méfie de ces formules générales qui expriment, certes, une passion, une volonté d'amélioration de la vie. Gare aux retombées juridiques !

N'évoquons pas trop les mises en examen éventuelles, mais sachons que nous vivons une époque où la justice se montre beaucoup plus sensible qu'autrefois aux problèmes qui concernent notre actualité, quelle qu'en soit la nature. Or l'environnement pourrait donner matière à une actualité propre à susciter des contentieux.

Je me rappelle un texte qui a été voté il y a bien longtemps, dont l'article 1<sup>er</sup> précisait que la politique de la montagne est une priorité pour l'Etat. Cette mention n'était pas trop dangereuse, car on pouvait discuter sur le sens précis à donner au mot « priorité ». Mais dire que chacun a le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé constitue une affirmation qui porte sur une donnée objective.

Il est vrai que ces visages un peu « calfeutrés » de cyclistes et de piétons que nous avons vus circuler l'été dernier, notamment dans Paris, mais pas seulement dans Paris, nous conduisent à nous interroger. Mais est-il vraiment souhaitable de maintenir ce texte en l'état ? Songeons à ce qui pourrait advenir si l'on devait écrire un jour, dans une loi électorale, que tout candidat élu doit respecter ses promesses ! (*Sourires.*)

On peut être généreux et lucide, avoir une ambition pour le pays et vouloir que nos concitoyens vivent de mieux en mieux, mais le texte proposé ne créera-t-il pas une obligation juridique très contraignante ?

Telle était ma première série d'observations.

La seconde série d'observations porte sur les plans de déplacements urbains.

S'agissant de cette affaire, je prends acte très volontiers, madame le ministre, de la décision que vous avez prise, en accord avec le Gouvernement, de compléter les dispo-

sitions de la loi du 30 décembre 1982, dite d'orientation des transports intérieurs. Vous avez redécouvert ce texte et vous le modifiez, afin que son contenu et sa portée soient plus larges que précédemment. Voilà qui paraît d'une bonne intention !

Cependant, je voudrais dire à mes collègues – peut-être le savent-ils ; en tout cas, Mme le ministre le sait bien – que la loi du 30 décembre 1982 n'a jamais été appliquée. Pourtant, elle est au cœur d'un sujet que je connais bien – excusez-moi de revenir encore à des préoccupations locales – à savoir les déplacements intérieurs dans le cadre des agglomérations. Il s'agit d'un problème auquel nous sommes confrontés dans la ville de Caen et son agglomération.

Je ne me suis pourtant jamais référé à la loi du 30 décembre 1982. Elle ne dit rien d'autre que ce que vous dites aujourd'hui dans le projet de loi, et que nous nous efforçons de réaliser. Votre texte développe le contenu des plans et précise les conditions de leur mise en œuvre.

Dans la loi de 1982, le plan, qui était expressément prévu, ne comportait pour quiconque aucune obligation de le définir. Lorsqu'il avait été élaboré, il était mis en œuvre par l'autorité compétente sans que l'on se préoccupât de savoir si sa mise en œuvre était obligatoire. On revient là aux dispositions qui ont un caractère normatif ou pas.

Aucune mesure contraignante n'était prévue. D'ailleurs, personne n'a été rappelé à l'ordre. Je dirai même que nos concitoyens et les mouvements écologistes – au moins en ce qui concerne la région caennaise – n'ont jamais invoqué ce texte de loi à propos des déplacements urbains. Cependant, spontanément, ce plan des transports intérieurs, on s'y est attelé, dans l'agglomération caennaise, et nous sommes à la veille de décisions.

Qu'ajoute le présent projet de loi à cette loi de 1982 dont vous modifiez certaines des dispositions ?

Tout d'abord, il détaille utilement le contenu des plans qui seront élaborés. Ceux-ci devront comporter un certain nombre de considérations qui tiennent compte de l'expérience acquise depuis une quinzaine d'années dans le domaine de l'environnement et de la pollution de l'air.

Ensuite, il prévoit que ces plans seront obligatoires – c'est nouveau ! – dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants. En deçà, il s'agira d'une simple faculté.

Une fois le plan établi – ce ne sera pas simple, car les interlocuteurs seront nombreux – votre texte prévoit sa mise en œuvre par l'autorité compétente en matière d'organisation des transports publics – soit ! je vois très bien comment cela peut se passer dans ma ville – mais il n'inclut pas l'obligation de sa mise en œuvre, une fois établi le plan. Autrement dit, on aura beaucoup parlé, on se sera mis d'accord sur tout, on aura établi un plan, mais qu'en sera-t-il de sa mise en œuvre ?

« Les orientations du plan sont mises en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains », peut-on lire à l'article 14 du projet. Il faut, évidemment, trouver un chef pour lancer une initiative de cette nature ! D'où ma question, madame le ministre : souhaitez-vous vraiment vous en tenir à une faculté, car, telles que les choses sont dites, on a l'impression que la mise en œuvre va de soi, qu'elle n'est pas imposée. J'aimerais que, tout à l'heure, vous nous donniez votre sentiment sur ce point.

Autre question : ne faudrait-il pas abaisser le seuil du nombre d'habitants en deçà duquel le plan est facultatif ? Pour ma part, je le crois, et j'en parle d'autant plus à mon aise que l'agglomération caennaise n'atteint pas tout à fait 200 000 habitants.

Abaisser le seuil à 100 000 habitants me paraîtrait judicieux. C'est d'ailleurs ce à quoi tendent un certain nombre d'amendements que nous aurons à examiner.

Concernant toujours la mise en œuvre du plan, dans la mesure où le projet précise que : « Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il couvre », on ne peut s'empêcher de remarquer, madame le ministre, que, pour telle ou telle agglomération, se fait jour le risque d'un enchevêtrement des compétences entre diverses structures intercommunales - s'il en est ! - notamment entre les structures de coopération à fiscalité propre, communautés urbaines et districts. Il se peut fort bien que, dans une agglomération, différentes structures qui gèrent les transports urbains ou qui s'intéressent à la politique des déplacements soient en concurrence.

Le projet ne dit rien sur la manière de procéder au niveau de l'intervention. Une réponse à cette question s'impose.

Enfin, se pose le problème de la coordination des différents niveaux d'intervention une fois que le plan est mis en œuvre.

Certes, l'autorité responsable des transports en commun dans l'agglomération aura la responsabilité de la mise en œuvre ; elle sera le « chef de file », pour reprendre une expression que notre collègue M. Jean François-Poncet affectionne en matière d'aménagement du territoire.

Mais, tout le monde l'a compris, l'organisme qui gère les transports en commun d'une agglomération n'a pas en charge, par exemple, les problèmes de voirie, les divers problèmes techniques qui accompagnent la mise en œuvre d'un nouveau système de transports intérieurs, tels les problèmes de restructuration de la circulation automobile, des pistes cyclables, des espaces piétonniers. Tout cela, c'est l'affaire des maires, des collectivités territoriales, et non du syndicat intercommunal, par exemple - s'il existe - qui gère les transports en commun de l'agglomération.

Ce dernier définit la politique, mais il ne saurait se substituer aux maires, qui, comme c'est leur rôle, autorisent, par exemple, les services de la voirie à ôter des pavés pour les remplacer par du bitume afin de faciliter le passage des voitures ou de créer une piste cyclable. La compétence des maires demeure.

Dès lors, selon quelles modalités sera organisée la coordination des différents niveaux d'intervention ? Et dans quelle mesure les maires seront-ils contraints ?

Telles sont les quelques questions que je voulais vous poser, madame le ministre.

Je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de nous exprimer sur un sujet d'actualité. Je souhaite bonne chance à cette législation, forcément imparfaite et incomplète, qui surgit à l'horizon parlementaire - en l'espèce, au Sénat - dans un environnement favorable. *(Applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

**M. le président.** La parole est à M. Charzat.

**M. Michel Charzat.** Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, ce projet de loi traite d'un sujet majeur pour l'avenir de nos sociétés industrialisées et la qualité de vie de nos concitoyens.

La pollution atmosphérique a des effets néfastes sur l'environnement naturel, sur l'écosystème, sur le dépérissement forestier, sur le bâti, notamment de notre patrimoine culturel, mais aussi et surtout sur la santé publique.

Or, au cours des vingt dernières années, le phénomène de la pollution a connu une évolution en ciseau : d'une part, on a enregistré une diminution constante des rejets des installations industrielles fixes ; d'autre part, on a noté une augmentation des rejets des sources mobiles, provenant notamment du doublement d'un parc automobile qui se caractérise par sa vétusté et par sa forte proportion de véhicules diesel, émetteurs de fines particules très nocives pour la santé.

J'en viens plus directement à votre projet de loi, madame le ministre, et vous me permettez de centrer mon propos sur la situation parisienne, puisqu'elle constitue l'un des points critiques en matière de pollution de l'air, du fait, certes, de la très forte concentration d'habitants et d'industries, mais également, il faut le souligner, du fait de l'insuffisance des mesures prises par les décideurs politiques.

Madame le ministre, parlementaire et élu local de notre capitale, je saisis l'occasion de ce débat pour vous transmettre les vives inquiétudes des Parisiens concernant la qualité de l'air qu'ils respirent.

En février 1996, un sondage de la SOFRES révélait que la pollution était désignée par 69 p. 100 des Parisiens comme l'inquiétude prioritaire. Cela ne fut pas une surprise, pour nous, mais bien la confirmation de ce que nous disions depuis plusieurs années, avec de nombreuses associations, sans être pour autant entendus par les responsables de la Ville de Paris et de la région d'Ile-de-France.

Chacun peut constater que, selon l'orientation des vents ou la hauteur du plafond atmosphérique, l'air prend une odeur et une densité qui confinent parfois à l'asphyxie. De plus en plus nombreux sont les cyclistes qui mettent un masque pour circuler dans Paris et éviter ainsi une trop forte absorption de gaz carbonique et de dioxyde de soufre.

En 1994 et 1995, soixante-dix-huit alertes à la pollution ont été déclenchées dans la capitale. Un rapport de la Société française de la santé publique indiquait, à la fin de 1995, que les maladies cardiovasculaires liées à la pollution tuaient de 260 à 350 personnes par an et que les maladies respiratoires entraînaient la disparition de 53 à 83 personnes chaque année dans la région parisienne.

Selon les spécialistes, la politique du tout automobile poursuivie depuis des décennies serait responsable de 80 p. 100 des phénomènes observés.

Je vous rappelle, madame le ministre, qu'actuellement on dénombre chaque jour deux millions et demi d'entrées et de sorties de voitures à Paris ; sept cent mille véhicules y circulent alors qu'il n'y a que deux cent mille places de stationnement de surface. Enfin, les embouteillages se sont accrus de 400 p. 100 en dix ans.

Vous conviendrez avec moi que les dommages ainsi causés, notamment à la santé des Parisiens, constituent un grave problème de santé publique.

Dès septembre 1994, l'observatoire régional de la santé d'Ile-de-France soulignait, dans une étude épidémiologique, la nécessité de prendre des mesures énergiques face

à l'évolution de ce phénomène. Sur la base d'une démarche scientifique, l'observatoire régional démontrait que, certains jours à forts taux de pollution, l'air de Paris engendrait des « pathologies donnant lieu à des décès, hospitalisations, consultations aux urgences pédiatriques, visites médicales à domicile et arrêts de travail ». Ainsi le nombre de jeunes asthmatiques a-t-il doublé en Ile-de-France en dix ans !

Le projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dont nous débattons, et qui fut - je le dis sans esprit de polémique - annoncé à grand renfort de publicité, n'apporte selon nous aucune réponse véritable aux problèmes actuels que connaissent nos grandes agglomérations.

Madame le ministre, vous avez repris, en lui donnant une forme législative et en lui apportant quelques compléments nécessaires, le décret pionnier du 25 octobre 1991 du gouvernement de Mme Edith Cresson. Je constate, avec vous, qu'un travail avait été réalisé par vos prédécesseurs et que le meilleur hommage que vous pouviez leur rendre était de reprendre à votre compte l'essentiel des dispositions qu'ils avaient fait adopter.

Mais, ma collègue Mme Pourtaud l'a rappelé voilà quelques instants, les décrets d'application de la nouvelle loi ne seront pas publiés alors même que les dispositifs de la loi de 1961 seront devenus inapplicables. Nous risquons donc, pendant une certaine période, de connaître un vide juridique et un allongement des procédures, qui seront, bien sûr, préjudiciables à la lutte contre la pollution.

Aujourd'hui, madame le ministre, pour justifier ce projet de loi, vous signalez, à juste titre, que la situation n'est pas satisfaisante.

Permettez-moi de rappeler que c'est la majorité actuelle qui a supprimé l'avantage fiscal sur le carburant sans plomb, sur proposition du gouvernement de M. Balladur.

C'est à la même époque qu'a été lancé le plan autoroutier, qui, vous en conviendrez, est un véritable encouragement à l'automobile et qui va provoquer inévitablement une dégradation de l'environnement.

Enfin, dois-je rappeler la diminution des crédits de l'Etat consacrés à la protection de l'environnement, notamment des moyens de l'agence pour la défense de l'environnement et la maîtrise de l'énergie, chargée de la protection de l'air ?

Mes chers collègues, de quoi avons-nous besoin aujourd'hui, d'un nouveau projet de loi, certes sympathique, mais de portée limitée, voire négligeable, ou d'une nouvelle politique globale et volontariste ?

Avec mes collègues du groupe socialiste, nous considérons qu'il faut revoir drastiquement la politique du tout automobile dans la région parisienne et se fixer des objectifs et des moyens ambitieux, car la situation l'exige.

A l'horizon 2001, il conviendrait d'avoir réduit le trafic automobile de manière significative. Je pense qu'un objectif de réduction d'environ 20 p. 100 n'est pas excessif, priorité étant, bien sûr, donnée aux grandes agglomérations et, d'abord, à Paris.

Madame le ministre, nous n'avons pas encore convaincu le maire de Paris, M. Jean Tibéri, qui continue, pour l'essentiel, à privilégier le choix du tout automobile. Mais nous savons que votre force de persuasion, que votre talent d'avocate peuvent nous aider à convaincre la Ville de Paris qu'il convient de réviser ses choix et de se mettre ainsi en accord avec les orientations que vous défendez.

Aussi aimerais-je que vous vous exprimiez sur cette orientation majeure que nous proposons, et qui consiste à réduire la part de l'automobile au profit des transports en commun, avec pour ambition de modifier dans les meilleurs délais la situation présente.

Pour ce faire, il nous paraît nécessaire de prendre des mesures simples et pratiques, sans attendre que des schémas ou des plans d'ensemble soient arrêtés.

Tout d'abord, il convient de mobiliser les automobilistes, bien sûr, mais, au-delà, les professionnels de la santé, le corps enseignant, les éducateurs sportifs, afin de modifier les comportements individuels et, par exemple, assurer un suivi médical en milieu scolaire pour détecter le plus tôt possible les lésions liées à la pollution.

Il convient également de renforcer les moyens destinés à affiner la mesure de la pollution, qu'il s'agisse de la nécessaire multiplication des capteurs de proximité, du renforcement du personnel qualifié ou encore de la mise en place d'un matériel performant, comme ces « colonnes de pollution », qui permettent d'informer la population du niveau de pollution de l'air.

Madame le ministre, ne convient-il pas de restreindre physiquement la place réservée à la voiture pour affecter davantage d'espace public aux transports en commun ?

Cela impliquerait, par exemple, que l'on développe les bus en site propre, en prolongeant, d'ailleurs, leur trajet au-delà du périphérique.

Cela peut également impliquer l'élaboration d'un schéma directeur pour le vélo, créant des aménagements physiques pour assurer la sécurité des cyclistes.

Madame le ministre, ne conviendrait-il pas d'investir massivement dans des technologies nouvelles et dans des comportements nouveaux ?

Développons l'utilisation des voitures électriques et à gaz comme nous l'avons fait, à notre échelle, très modestement, dans le XX<sup>e</sup> arrondissement de Paris que j'ai l'honneur d'administrer, puisque nous avons conclu la première convention entre un arrondissement de la capitale et EDF-GDF, convention aux termes de laquelle sera encouragée, par tous les moyens, l'utilisation du gaz naturel de ville par le parc automobile de la Ville et de l'arrondissement.

Ne convient-il pas également d'encourager le « covoiturage », cette pratique actuellement laissée à l'initiative privée et qui consiste à regrouper les habitants qui partent d'un même secteur pour se rendre dans un lieu commun ?

Encourageons l'utilisation des bateaux-bus en établissant des horaires de correspondance compatibles avec les autres modes de transports en commun.

Enfin, nous pensons qu'il faut mettre en place une vraie politique fiscale et tarifaire incitative, ce qui implique la gratuité de la vignette et du stationnement pour les voitures à gaz ou à électricité, ce qui implique aussi l'abaissement du prix du stationnement résidentiel pour encourager les habitants à laisser leur véhicule chez eux.

Or que constatons-nous à la lecture de votre projet de loi ?

A l'actif, des intentions louables, des constats judicieux, un accompagnement médiatique non négligeable, mais, au passif, ni ambition nouvelle, ni dispositif innovant, ni politique incitative, ni contrainte particulière, ni révision de la fiscalité des carburants, ni crédits supplémentaires, ni information des habitants, ni disposition financière à portée immédiate.

De plus, et je m'en inquiète quelque peu, que penser de la suggestion du rapporteur pour avis, M. Adnot, dans son rapport écrit, de retirer l'article 1<sup>er</sup> disposant que « chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé » ?

Madame le ministre, notre pays et Paris, en particulier, n'attendent pas un projet de loi qui s'apparente à une pétition de principe et qui renvoie aux prochains projets de loi de finances le financement des quelques mesures proposées. Notre pays et notre capitale ont besoin d'une véritable politique de développement de la qualité de vie, politique alternative, s'inscrivant dans un choix de société novateur. C'est à cette condition que nous offrirons aux générations à venir un air et une meilleure qualité de vie compatibles avec le haut niveau de développement technologique qui caractérise notre pays.

Madame le ministre, il nous reste à vous donner les moyens de votre ambition. (*Applaudissements sur les traverses socialistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Paul Girod.

**M. Paul Girod.** Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, mon intervention sera très brève, d'abord parce que mon groupe ne dispose plus que de très peu de temps de parole, ensuite - Mme le ministre me le pardonnera - parce que je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails de ce texte, bien qu'il m'interpelle sur un certain nombre de points, intéressants d'ailleurs, notamment le fait que, d'une manière ou d'une autre - M. Jean-Marie Girault le disait voilà quelques instants - ce seront les maires qui auront à répondre devant leurs administrés de la pollution de l'air dans leur commune. D'ailleurs, dans quelle mesure cette évolution inévitable est-elle compatible avec l'absence, dans le projet de loi, d'un article interdisant le vent ? (*Sourires.*) En effet, bien souvent, l'air d'une ville arrive d'un autre lieu, et inversement...

Une implication des collectivités territoriales aussi importante dans un tel dispositif, me semble de nature à provoquer des contentieux, cela a été dit tout à l'heure, des incompréhensions, en tout cas des difficultés en matière de responsabilité financière.

Madame le ministre, j'ai étudié avec attention les rapports de nos deux commissions. J'ai cru comprendre que, dans le meilleur des cas, le coût du dispositif proposé serait de quelque 600 millions de francs par an, dont 200 millions de francs à la charge de l'Etat. D'où viendra le reste ? C'est sous-entendu, mais peut-être nous direz-vous le contraire...

S'agissant de la pollution de l'air telle que nous la connaissons, peut-être conviendrait-il d'en cerner précisément les origines. On impute tout aux véhicules automobiles. Pour ma part, j'aimerais avoir des chiffres exacts : consommation totale de carburant sur les aéroports de la région parisienne comparée à la consommation totale de carburant des automobiles dans la ville. Je ne suis pas certain qu'il en ressorte que ce soit l'automobile qui est le premier responsable de la pollution de l'air.

Cela étant, quels que soient les inconvénients actuels de la pollution, quelle que soit son évolution, je me demande si nous avons actuellement les moyens d'engager une politique nouvelle en la matière.

Hier, j'ai entendu pendant dix heures d'horloge un débat passionnant sur l'état de nos finances. J'ai dit à M. le ministre de l'économie et des finances que la page 37 de son rapport, fort remarquable, faisait état d'une pression fiscale de l'Etat en moyenne en diminution par rapport à l'augmentation de la pression fiscale

des collectivités territoriales. J'ai donc exprimé la crainte que, comme d'habitude, la focalisation ne s'effectue sur les impôts d'Etat et qu'on n'essaie de prolonger la vertu de la réduction de son prélèvement en proportion, en laissant peser une partie sur les collectivités territoriales qui n'ont, pas plus que l'Etat, les moyens de faire face à une augmentation de leurs charges.

Madame le ministre, je ne sais pas quels éléments vous pourrez nous apporter sur cet aspect des choses. Malheureusement, je crains de n'être amené à m'abstenir lors du vote sur l'ensemble du projet de loi, à moins que ne je préside la séance, car, très honnêtement, je pense pour ma part que, dans l'état actuel des finances de notre pays, nous ne pouvons plus accroître les charges publiques avant d'avoir remis en ordre les finances de l'Etat et celles des collectivités territoriales.

Mon sentiment est que nous devrions cesser d'accumuler les textes techniques, si justifiés soient-ils, car ils ne font que retarder le moment où l'on remettra en ordre les finances de l'Etat.

Voilà, très honnêtement, ce que je pense du projet de loi. J'en suis navré. Madame le ministre, j'aurais aimé pouvoir vous apporter le soutien que méritent et votre personne et les causes auxquelles vous vous consacrez, mais, dans l'état actuel des choses, je ne crois pas qu'on en ait les moyens. (*Applaudissements sur certaines traverses du RDSE et des Républicains et Indépendants.*)

**M. le président.** La parole est à M. Lemaire.

**M. Guy Lemaire.** Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, mon intervention, à ce moment de la discussion générale, sera brève afin de ne pas surcharger le débat de remarques redondantes, compte tenu des excellents propos des intervenants qui m'ont précédé.

Je pouvais intervenir en tant que médecin, et je l'aurais fait bien volontiers, tant, madame le ministre, on sent dans votre projet de loi une préoccupation forte de santé publique, mais j'ai préféré privilégier le terrain et intervenir en ma qualité de président de Loirest'air, organisme de surveillance de la qualité de l'air en Loire-Atlantique et dans l'agglomération nantaise, et vous faire part des réflexions, remarques, interrogations que m'inspire le projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui.

Au titre des considérations générales, reprenant ce que beaucoup ont dit, je constate qu'avant même d'être examiné par le Parlement le texte a fait depuis son annonce l'objet d'un large écho dans les médias, apportant bien sûr avec lui son lot de controverses et, pour certains, d'espoirs déçus, beaucoup l'ont dit ici. Mais ce texte traduit surtout l'attente de nos concitoyens en ce domaine, et c'est là un fait important.

Cette attente a été particulièrement exacerbée au cours des deux dernières années par quelques épisodes de pollution atmosphérique dans les grandes villes françaises et européennes, essentiellement liée à l'ozone, épisodes qui ont donné lieu à une médiatisation très forte, mais qui a eu le mérite de faire prendre conscience du risque sanitaire lié à la mauvaise qualité de l'air.

Ce projet de loi qui s'est fait attendre est, même si certains lui reconnaissent quelques imperfections et insuffisances, un bon texte dont chacun s'est plu à relever qu'il résultait, madame le ministre, d'une réelle implication de votre part dans son élaboration originale et constructive où la mise sur pied d'un groupe de concertation a permis de recueillir les avis et les propositions des divers acteurs impliqués dans la problématique de la qualité de l'air.

La conséquence en est que ce texte, fondé sur un large consensus, se révèle en fait un compromis, entre des impératifs de santé publique et les contraintes économiques.

Mais l'essentiel n'est-il pas que nous puissions l'examiner aujourd'hui ?

Il s'inscrit en tout cas dans la logique des grandes lois dédiées à l'environnement, qui portaient sur les déchets et sur l'eau, en en reprenant l'esprit, en traitant le problème dans sa globalité – contrairement à ce que j'ai entendu dire – et en mettant l'accent sur la gestion de ce fluide vital pour nous tous.

Ce texte a également le mérite d'arriver à son heure, à un moment où la nature des pollutions atmosphériques s'est modifiée. Il est vrai que les pollutions atmosphériques liées aux émissions à partir de sites fixes dans le cadre des installations classées et qui concernaient essentiellement les rejets de dioxyde de soufre, d'oxyde de carbone et de plomb ont considérablement diminué au cours de la dernière décennie, à cause de la diminution de l'activité industrielle dans certains cas, ou grâce à la mise en place d'alertes et à la possibilité, liée à l'informatique et à l'analyse en continu, d'agir en temps réel auprès de l'industriel, soit pour lui faire réduire son activité, soit pour l'inciter à changer la nature du carburant, en particulier en utilisant des carburants à basse teneur en soufre.

Cela a été particulièrement sensible dans le cas de la Basse-Loire où, vous le savez, Loirest'air est chargé de la surveillance de la centrale thermique à charbon de Cordemais, qui est une des installations qui rejettent le plus de dioxyde de soufre, en France et peut-être en Europe occidentale. Grâce à la mise en place de cette surveillance, on a divisé par trois puis par quatre les rejets de dioxyde de soufre en quelques années.

Cette situation se sera encore très sensiblement améliorée à l'horizon 1998, puisqu'on espère diviser par dix la quantité de dioxyde de soufre actuellement rejetée grâce à la mise en service de deux unités de désulfuration qui sont actuellement en cours de construction par EDF sur les tranches 1 et 2 de la centrale thermique de Cordemais.

Les progrès enregistrés en matière de pollution industrielle ont malheureusement été contrebalancés par l'aggravation de la pollution urbaine.

Dans le même temps, chacun peut le constater, les émissions de polluants, qu'il s'agisse d'oxyde d'azote ou de poussières à partir des sources mobiles que constituent les véhicules automobiles et les moyens de transports, s'accroissent et contribuent, de façon maintenant prédominante, à la dégradation de la qualité de l'air dans nos agglomérations.

Enfin, le projet de loi tend à affirmer – ce n'est pas le moindre de ses mérites, c'est même le plus grand – dès l'article 1<sup>er</sup> votre préoccupation de prendre en compte les problèmes de santé publique en relation avec la dégradation de la qualité de l'air. Cette préoccupation de santé publique constitue la pierre angulaire et, selon vos propres propos, résume la philosophie du texte puisque vous reconnaissez explicitement un droit à respirer un air d'une qualité telle qu'il ne nuise pas à la santé. Le médecin que je suis ne peut qu'adhérer à cette assertion, même si l'élu local mesure tous les risques de contentieux et de procédures éventuels en fonction de l'interprétation que certains pourraient en donner. J'ai d'ailleurs remarqué qu'aucun intervenant n'avait omis d'évoquer cet aspect de l'article 1<sup>er</sup>. Mais, tant qu'à faire, s'il fallait choisir,

madame le ministre, c'est le médecin dans ce débat qui l'emporterait, car il me semble qu'il y a là un enjeu de santé publique pour la fin de ce siècle.

J'en viens très rapidement à l'analyse de ce projet de loi. Trois grands axes le sous-tendent : la surveillance, la prévention et l'information, autant de préoccupations qui n'ont cessé de dicter l'action des associations de surveillance de réseaux.

Le premier axe est la surveillance. Après avoir affirmé avec force le principe de la responsabilité de l'Etat dans la surveillance de la qualité de l'air, le texte permet une délégation de service public à des organismes quadripartites agréés, prenant ainsi en compte et reconnaissant par la même l'action menée sur le terrain, depuis plus de vingt ans pour certaines, par les associations de gestion de réseaux de surveillance de l'air et donne ainsi pour la première fois un cadre plus formel et uniforme à des structures dont l'hétérogénéité en matière de mode de fonctionnement, de taille, de moyens et de difficultés spécifiques a été soulignée dans l'excellent rapport de notre collègue M. Philippe Richert en 1994.

La plupart d'entre elles, vous le savez, qui se sont développées à la fin des années soixante-dix – c'est notamment le cas de l'association que je préside – n'ont pu mettre en place la logistique indispensable pour une action efficace et continue que grâce à la proximité de sites industriels importants, en particulier grâce aux cotisations versées par ceux-ci dans le cadre de la taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique.

Ce sont ces infrastructures, en particulier la mise en place d'un serveur informatique performant pour gérer les alertes en continu et en temps réel, qui nous ont permis, dès le milieu des années quatre-vingt, de prendre en compte la surveillance des émissions de polluants par les véhicules à l'intérieur de l'agglomération nantaise. Mais qu'en est-il pour les villes qui n'ont pas eu cette possibilité ?

Le projet de loi prévoit l'extension du dispositif aux agglomérations de plus de 250 000 habitants pour le 1<sup>er</sup> janvier 1997, aux villes de plus de 100 000 habitants pour le 1<sup>er</sup> janvier 1998 et à l'ensemble du territoire national à l'horizon 2000. C'est une excellente chose.

Le fait que votre texte prenne en compte les zones non encore couvertes et que les délais fixés soient courts montre votre détermination à aller vite. Mais on peut s'interroger, malgré le financement important amené par l'Etat, sur la pérennité de ce dispositif financier et surtout sur la capacité à couvrir les besoins quand tous les réseaux se seront mis en place. En effet, la taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique est fondée aux deux tiers sur les rejets de SO<sub>2</sub>. Or ceux-ci fluctuent et risquent de baisser dans les années à venir. Par ailleurs, nous le savons tous, il faut tenir compte des contraintes budgétaires.

La conséquence du droit affirmé dans l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi, auquel je me suis rallié, impose logiquement, dans un souci d'égalité de tous les citoyens, l'extension de la surveillance de la qualité de l'air à l'ensemble du territoire.

Mais est-elle bien réaliste et, en tout cas, réalisable, particulièrement sur le plan financier ?

Ce dispositif peut certes s'analyser comme une contribution à l'aménagement du territoire. Mais on peut s'interroger sur la nécessité, et même sur la possibilité, de surveiller de la même façon certains espaces ruraux et certaines agglomérations importantes.

On peut certes imaginer, comme nous l'avons évoqué dans le cadre de Loirest'air, pour surveiller certaines zones du département de la Loire-Atlantique, la mise en place de moyens mobiles, car équipés d'analyseurs, ou la mise en œuvre de techniques de modélisation.

Mais ne risque-t-on pas ainsi d'avoir très rapidement une surveillance à deux niveaux, en continu dans certains secteurs, et intermittente dans d'autres, ce qui ne saurait être l'objectif recherché ?

N'aurait-il pas été plus simple, et moins coûteux à terme, dans la logique actuelle du texte, d'équiper dans un premier temps les agglomérations de 250 000 habitants puis les villes de 100 000 habitants, puis d'équiper en continu pour l'an 2000 les villes moyennes - 20 000 ou 30 000 habitants - et toutes celles qui sont situées à proximité d'un site industriel susceptible de polluer, et de voir ensuite comment couvrir le reste du territoire ?

Je constate que, dans ce domaine, votre texte - à moins que je ne me trompe - va plus loin que la future directive-cadre européenne. C'est certainement une bonne chose. Mais aurons-nous les moyens de l'assumer ?

Bien entendu, la mise en œuvre de ce réseau supposera la mise en place d'une assurance qualité normalisée. Elle sera plus que jamais nécessaire avec l'extension du réseau.

Dans le même ordre d'idées et compte tenu de la multiplication et de la diversité des acteurs futurs, on peut s'étonner que le projet de loi n'ait pas retenu l'idée de la création d'un comité national de l'air, qui permettrait de définir les orientations pour les dispositifs de surveillance de la qualité de l'air.

Notre collègue M. Richert l'a évoqué tout à l'heure, et je m'associerai, bien sûr, à cette démarche.

Le deuxième axe sur lequel se fonde le projet de loi prend en compte les mesures à mettre en œuvre au titre de la prévention et s'articule autour de deux éléments : des outils de planification et des mesures financières et d'incitation fiscale.

Le premier des outils de planification qui, partant d'objectifs très généraux de qualité de l'air, comme les plans régionaux, aboutit à la mise en œuvre de mesures de plus en plus contraignantes à travers le plan de protection de l'atmosphère et le plan de déplacements urbains, sorte de plan gigogne, nous ne pouvons, bien sûr, qu'y souscrire.

En amont de l'action préventive menée au niveau local, votre texte donne la faculté au préfet de région d'élaborer un plan régional pour la qualité de l'air, dans un souci de concertation et d'information.

Dans un texte volontariste et incitatif, pourquoi a-t-on laissé au préfet la faculté d'élaborer ce type de plan plutôt que de l'obliger à le faire, d'autant que, si on lit attentivement le texte, les plans régionaux pourront être plus contraignants en raison des obligations et des spécificités régionales que les directives nationales ? Un amendement a, je crois, été déposé en ce sens ; je m'y associerai, car il me paraît indispensable qu'il soit obligatoire d'élaborer de tels plans.

Pour ce qui est de l'« action renforcée », le projet de loi impose l'élaboration de plans de protection de l'atmosphère dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants et dans les zones sensibles où les valeurs limites de la qualité de l'air sont dépassées. C'est sans doute l'une des mesures les plus contraignantes du texte, mais c'est ce qui lui donne sa crédibilité et sa force.

On peut comprendre votre souci, madame le ministre, de mettre en place rapidement ces outils de prévention. Il sera peut-être difficile de respecter le délai de dix-

huit mois prévu dans le texte. On se souvient, en effet, que certains départements ont éprouvé des difficultés à respecter le délai de trois ans qui avait été fixé pour l'élaboration des plans départementaux concernant les ordures ménagères.

Par ailleurs, il est important de bien définir le lien entre le préfet et les collectivités locales. La consultation des maires est-elle suffisante ? Ne vaut-il pas mieux organiser une concertation plus complète avec eux ?

En effet, en cas de crise, c'est toujours le maire qu'on interpelle. La politique de la ville est toujours considérée comme le fait du maire, et les décisions ne sont jamais attribuées au préfet.

Les diverses incitations fiscales en faveur des véhicules électriques ou utilisant des carburants gazeux, de même que l'introduction de composés oxygénés, qui a été à plusieurs reprises proposée dans cette enceinte, en particulier par notre rapporteur, M. Philippe François, ainsi que les possibilités d'exonérations fiscales ouvertes par le texte ne peuvent, bien entendu, qu'être approuvées.

Vous avez indiqué que 200 millions de francs seraient dégagés par votre ministère pour développer les moyens de surveillance de la qualité de l'air. Les associations de surveillance des réseaux de la qualité de l'air sont - vous vous en doutez - très intéressées par cette manne supplémentaire. Vous sera-t-il possible de donner des précisions quant aux modalités de répartition au sein des différentes structures afin qu'elles puissent les intégrer d'ores et déjà dans leur stratégie de développement en termes tant d'investissement que de fonctionnement ?

Le troisième axe sur lequel se fonde votre projet de loi, c'est l'information, qui est la pierre angulaire et qui lui donne toute sa crédibilité.

Cette information puise sa force dans la transparence que vous avez voulue pour ce texte à travers la création d'organismes quadripartites, structures associatives équilibrées, fondées sur le pluralisme institutionnel et financier, seul capable de garantir dans les faits l'indépendance du dispositif et, ainsi, la transparence de l'information. Elle devra veiller à respecter certaines conditions.

Pour être crédible et avoir la confiance de la population, cette information ne peut s'obtenir que par une réelle indépendance de la structure de diffusion.

Par ailleurs, l'information délivrée par les associations doit l'être quels que soient les niveaux : au-dessus comme au-dessous des normes, que celles-ci soient bonnes ou mauvaises.

Cette volonté de transparence et d'information nous paraît tout à fait essentielle. C'est celle que nous essayons, à notre modeste niveau - celui de l'association Loirest'Air - de mettre en œuvre depuis quelques années déjà, ce qui a été tout à fait profitable.

C'est ainsi que, après avoir successivement diffusé des documents, d'abord annuels, puis mensuels, sur la qualité de l'air de la basse Loire en n'omettant jamais de signaler tous les épisodes d'alertes et les jours de dépassement des normes, nous avons lancé récemment dans l'agglomération nantaise la diffusion d'un indice ATMO, d'abord hebdomadaire et depuis quelques semaines quotidien.

Cet indice, fondé sur le calcul de trois sous-indices, est adressé chaque jour, avant dix-sept heures, à tous les médias du département.

Mais il y a sans doute mieux à faire et nous sommes en train de travailler sur un logiciel qui, prenant en compte les prévisions météorologiques et les estimations

de déplacements dans l'agglomération, pourrait nous amener, dès la fin de cette année, à diffuser l'indice du jour et l'indice prévisionnel du lendemain.

Si nous y parvenons, nous pourrions avoir le sentiment d'agir véritablement en faveur de la prévention de la santé de nos concitoyens.

Toujours dans un souci de transparence et d'information, et pour éviter que les choses qui ne sont pas connues ou objectivement mesurées ne fassent l'objet de polémiques ou d'interprétation, nous avons décidé d'installer en 1996 une balise de mesure de la radioactivité, l'une des premières dans la région Ouest, puisque la plupart d'entre elles sont situées, vous le savez, dans la région Est de notre pays.

Le projet de loi ne traite pas de cette question, sans doute parce que l'on ne peut pas considérer que la radioactivité de l'air soit directement un polluant. Mais ne serait-il pas logique, puisque ces balises sont souvent prises en compte par les réseaux, que les données soient intégrées au dispositif de la surveillance de la qualité de l'air ?

Madame le ministre, vous avez la volonté politique de doter notre pays d'un cadre juridique adapté aux nouveaux problèmes survenus en matière de pollution atmosphérique. Même si le projet de loi laisse la place à des interrogations dont je me suis fait l'écho ici même, c'est un bon texte que je soutiendrai et que je voterai des deux mains.

Je le soutiendrai d'abord en tant que médecin, car il me paraît apporter une contribution décisive à la prévention des affections pulmonaires et à la santé de nos compatriotes, surtout les plus exposés. Je le soutiendrai ensuite en tant que président d'association, car je vois ainsi se conforter l'action, parfois clandestine, de réseaux souvent méconnus et qui se trouvent, pour la première fois, vraiment officialisés. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste.*)

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je vais m'efforcer de répondre brièvement, puisque nous aurons l'occasion de revenir sur de nombreux thèmes à l'occasion de la discussion des articles, ce soir et demain.

Tout d'abord, je voudrais vous remercier très sincèrement, mesdames, messieurs les sénateurs, à commencer par MM. les rapporteurs, pour la qualité des interventions que nous avons entendues cet après-midi et pour le caractère extrêmement constructif de bien des propositions qui ont été formulées. J'espère que les débats que nous allons avoir permettront d'intégrer bon nombre des propositions que les uns et les autres ont été amenés à faire, dans le domaine de la santé et dans le domaine financier, par exemple.

De tout ce qui a été dit, je retiens tout d'abord que, pour la plupart, vous considérez que cette loi est attendue, nécessaire et ambitieuse, qu'il s'agisse de sa justification par les changements climatiques, comme l'a rappelé M. Laffitte, des relations entre la santé et l'environnement, comme MM. Lemaire et Richert l'ont souligné, ou de la qualité de vie, comme M. Leyzour l'a rappelé.

Permettez-moi d'apaiser une inquiétude qui a été manifestée par deux orateurs du groupe socialiste, et notamment par Mme Pourtaud. Il n'y a pas de vide juridique à craindre pour la bonne et simple raison que les

décrets existants resteront en vigueur tant que les décrets d'application de la nouvelle loi ne seront pas publiés, à telle enseigne, du reste, que le projet de loi tel que je l'avais rédigé, et qui a été communiqué au Conseil d'Etat, contenait une disposition spécifique à cet égard. Mais le Conseil d'Etat l'a supprimée, considérant qu'elle était totalement inutile, puisque c'était le droit. Par conséquent, les décrets anciens resteront en vigueur tant que les décrets nouveaux ne seront pas sortis.

Pour être tout à fait pratique et concrète, j'ajoute que M. le Premier ministre m'a donné des instructions extrêmement fermes et précises pour que les décrets d'application puissent être rédigés le plus rapidement possible. Ils le seront. J'ai d'ailleurs déjà prévenu le groupe de concertation qui avait réfléchi à la première phase de se préparer à travailler sur la seconde ; puisqu'il en a exprimé le désir, il sera associé à la préparation des décrets d'application.

Par conséquent, il y a de la part du Gouvernement une volonté d'avancer, de ne pas traîner dans cette affaire. Je tenais à le dire pour lever un certain nombre d'inquiétudes.

J'observe, en second lieu, que vous avez tous souligné la relation très privilégiée qu'il convenait d'entretenir dans le domaine qui nous occupe entre l'Etat et les collectivités locales. Nous reviendrons probablement sur tel ou tel ajustement dans le courant du débat. Mais j'ai bien noté que l'économie générale du système proposé recueille un accord de la part des intervenants.

Je remarque également que vous avez tous rappelé le travail considérable qu'il restait à accomplir. Certes, beaucoup est fait dans les réseaux existants et nous sommes partis de ceux qui fonctionnaient bien. Nous les avons légalisés, rendus quadripartites, de manière que le public y soit pleinement associé. Je crois que c'est un point tout à fait important et qu'il convient d'étendre certains dispositifs déjà en place.

Le planning que nous avons retenu me paraît cohérent à la fois avec les nécessités en termes de santé publique et avec nos ressources. C'est un élément sur lequel je reviendrai.

J'ai également noté les préoccupations que les uns et les autres avez exprimées sur la recherche scientifique, en ce qui concerne notamment l'épidémiologie, la métrologie et la prévision. Nous aurons également à retravailler sur ce sujet.

Vous avez manifesté, madame Pourtaud, votre inquiétude quant aux pics de pollution pour cet été. Je regrette que vous n'ayez probablement pas lu le texte avec suffisamment d'attention. En effet, s'il est bien voté pour la fin du mois de juin - nous verrons si c'est possible - une disposition accordera expressément au préfet la faculté d'intervenir en cas de pics de pollution sont d'application immédiate. Il lui sera donc possible d'agir immédiatement.

Il n'en demeure pas moins qu'il faut être raisonnable. Tous les membres de cette assemblée savent que c'est un travail de longue haleine qui nous attend. Ce qui est en jeu, c'est effectivement la place que nous voulons assigner à la voiture dans la ville. Cela suppose une véritable évolution des mentalités. Vous l'avez rappelé les uns et les autres ; M. Paul Girod notamment l'a dit très clairement tout à l'heure.

Soyons réalistes et ne nous berçons pas d'illusions. Nous savons très bien qu'un certain nombre d'années seront nécessaires pour que cette nouvelle manière de voir entre effectivement dans les faits.

Le projet de loi nous donne des moyens d'action à court terme, à moyen terme et à long terme.

Nous aurons l'occasion de discuter des moyens d'action à court terme. Ils nous donneront la possibilité d'agir tout de suite en faveur de l'utilisation des carburants et des véhicules les plus propres.

Les actions à moyen terme concernent les plans de protection de l'atmosphère.

Quant au long terme, il concerne les plans de déplacements urbains, c'est-à-dire le réaménagement de nos villes.

Le projet de loi qui vous est soumis est tout à fait cohérent, et je remercie tous ceux d'entre vous qui ont bien voulu le souligner.

Je tiens maintenant à répondre à quelques inquiétudes qui ont été soulevées.

M. Paul Girod a considéré que nous n'avions pas les moyens de nous payer cette politique, cependant que nombre d'entre vous ont regretté que nous n'ayons pas mis en œuvre suffisamment de moyens pour mener cette même politique. (*Sourires.*)

J'aurais tendance à dire, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, que nous sommes sur la bonne voie puisque les uns trouvent que c'est trop et les autres pas assez !

J'ai dit ce matin que ce texte constituait un strict minimum. Il correspond à nos possibilités actuelles. Nous sommes dans une situation économique difficile, nul ne peut le nier. Nous nous battons tous, chacun à notre niveau, tous les jours, pour assurer le développement économique, pour favoriser l'emploi. Il est bien clair que la situation économique, les difficultés que rencontrent nos finances publiques, que ce soit au niveau national ou au niveau local - et je rejoins votre préoccupation, monsieur le sénateur - impliquent que l'on ne puisse pas faire tout ce que l'on estimerait nécessaire. Pour autant - et là, monsieur le sénateur, vous me permettrez de ne pas être d'accord avec vous - cela ne justifie pas que l'on n'intervienne pas. Comme vous l'avez tous noté, mesdames, messieurs les sénateurs, nous avons un problème de santé publique à résoudre et nos concitoyens ne comprendraient pas que nous n'agissions pas.

Madame Pourtaud, vous avez dit tout à l'heure que cette loi vous semblait inutile.

J'en ai été quelque peu étonnée, car je comprends mal que l'on polémise sur un tel sujet. En effet, comment tenir un tel propos alors que chacun dans cet hémicycle, y compris M. Leyzour, a reconnu, même si certains auraient aimé que l'on aille plus loin, que ce projet de loi représentait un pas en avant considérable ?

Reconnaissez tout de même que le Gouvernement a l'immense mérite de présenter un tel projet de loi dans une situation économique très difficile, projet de loi qui comprend des mesures que certains d'entre vous ont bien voulu qualifier d'ambitieuses ; cela mérite d'être souligné.

Monsieur Paul Girod, alors que la santé de nos concitoyens est en jeu, je ne crois pas que la situation économique puisse justifier que nous n'intervenions pas, M. Jean-Marie Girault l'a souligné tout à l'heure. Évidemment, cela nous impose des choix. Dans les années qui viennent, nous allons devoir établir des hiérarchies et des priorités. Mais la vie politique consiste précisément à des choix ; c'est là toute sa noblesse.

Telles sont les premières réactions dont je souhaitais vous faire part après les différentes interventions qui se sont succédé cet après-midi.

Encore une fois, mesdames, messieurs les sénateurs, je tiens à vous remercier du soutien que la plupart d'entre vous avez bien voulu apporter à ce texte. Je remercie également la commission des affaires économiques et la commission des finances des propositions très constructives qu'elles ont formulées. Grâce à certaines de ces propositions qui, je l'espère, seront retenues, nous pourrions « muscler » un peu ce texte et aller ainsi dans le bon sens tout en gardant très présent à l'esprit, monsieur Paul Girod, le souci de nos finances publiques.

Reconnaissez que nous ne créons aucune taxe nouvelle dans ce texte. Par ailleurs, monsieur le sénateur, il n'a jamais été question d'affecter 600 millions de francs, chiffre que vous avez avancé, à cette politique. J'aurais bien aimé que nous puissions disposer de cette somme, mais, en fait, ce ne sont que 200 millions de francs, auxquels viennent s'ajouter les 80 millions de francs qui existent déjà, qui nous sont affectés.

C'est donc un effort de près de 1,5 milliard de francs sur cinq ans que l'État va consentir pour lutter contre la pollution atmosphérique, ce qui représente un effort financier important, sans constituer un poids supplémentaire pour les contribuables. (*Applaudissement sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

**M. Philippe François, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Philippe François, rapporteur.** Monsieur le président, le Gouvernement venant de déposer une liasse d'amendements importante, ce qui est contraire à l'usage, je me permets de le rappeler, madame le ministre, la commission des affaires économiques se trouve dans l'obligation de se réunir pour les examiner.

**M. le président.** Nous allons donc interrompre nos travaux jusqu'à vingt et une heures trente.

8

#### NOMINATION DE MEMBRES D'UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

**M. le président.** Je rappelle que la commission des affaires sociales et la commission des finances ont présenté des candidatures pour représenter le Sénat au sein du comité de surveillance de la caisse d'amortissement de la dette sociale.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai d'une heure prévu par l'article 9 du règlement.

En conséquence, ces candidatures sont ratifiées et je proclame MM. Charles Descours et Jacques Oudin membres du comité de surveillance de la caisse d'amortissement de la dette sociale.

9

#### NOMINATION DE MEMBRES DE COMMISSIONS

**M. le président.** Je rappelle au Sénat que le groupe socialiste a présenté une candidature pour la commission des affaires culturelles et une candidature pour la commission des affaires économiques et du Plan.

Le délai prévu par l'article 8 du règlement est expiré. La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare ces candidatures ratifiées et je proclame :

- M. Daniel Percheron membre de la commission des affaires culturelles, en remplacement de Mme Danièle Pourtaud, démissionnaire ;

- Mme Danièle Pourtaud membre de la commission des affaires économiques et du plan, en remplacement de M. Daniel Percheron, démissionnaire.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures vingt, est reprise à vingt et une heures trente, sous la présidence de M. Paul Girod.)

## PRÉSIDENCE DE M. PAUL GIROD vice-président

M. le président. La séance est reprise.

10

## AIR ET UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE

### Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Je rappelle que la discussion générale est close.

Nous passons donc à la discussion des articles.

### Article 1<sup>er</sup>

M. le président. « Art. 1<sup>er</sup>. - Chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

« La prévention, la réduction ou la suppression des pollutions atmosphériques et la préservation de la qualité de l'air sont d'intérêt général.

« La présente loi et les dispositions prises pour son application fixent les règles destinées à connaître, prévenir, surveiller, réduire ou supprimer les pollutions atmosphériques et à utiliser rationnellement l'énergie. »

Sur l'article, la parole est à Mme Luc.

Mme Hélène Luc. Madame le ministre, l'article 1<sup>er</sup> de votre projet de loi affirme que « chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ». Une telle affirmation fera, c'est évident, l'unanimité.

Le projet de loi lui-même met l'accent sur la responsabilité de la circulation automobile dans l'accroissement de la pollution. Dès lors, il aurait été indispensable de débattre de l'organisation des transports en même temps que de la qualité de l'air, celle-ci étant largement dépendante de celle-là, notamment dans les grands centres urbains, mais pas seulement là.

Cette question nous renvoie d'ailleurs à la fonction régulatrice de l'Etat, qui a pour devoir de développer une complémentarité harmonieuse entre les divers modes de transport, comme entre les opérateurs publics et les opérateurs privés.

Mon ami Félix Leyzour a fort bien développé ce point lors de la discussion générale. Il a notamment indiqué que, s'agissant de l'acheminement des marchandises sur

notre territoire, l'accroissement continu et déraisonnable de la part du transport routier - autour de 10 p. 100 par an - est source non seulement de dégradation du réseau routier, mais aussi d'insécurité et de pollution. En vingt ans, la route a capté l'essentiel des 60 p. 100 d'augmentation du flux de marchandises. Les camions ayant un tonnage de plus en plus élevé, ils sont, en outre, de plus en plus dangereux.

Comment ne pas mettre en parallèle cette évolution alarmante du trafic routier avec la politique d'affaiblissement du service public de la SNCF ?

Ainsi, celle-ci ne transporte plus que 10 p. 100 des 10 000 tonnes de produits qui transitent sur le marché d'intérêt national de Rungis, contre 50 p. 100 à l'origine. Cela signifie concrètement, pour la région d'Île-de-France, 600 camions entrant et sortant quotidiennement de Rungis, alors que la gare ferroviaire est quasiment déserte.

Les techniques modernes de transport combinant le rail et la route, le « ferroutage », permettraient de réduire le trafic international qui emprunte les routes de notre pays. C'est vrai tout particulièrement pour le nord de la France, les agglomérations de Paris et de Lyon, la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, entre autres.

Les grands axes routiers sont de plus en plus saturés. Des embouteillages gigantesques se produisent presque à toute heure du jour. De véritables norias de camions se déversent dans les villes, cherchant des issues par tous les itinéraires possibles.

Les améliorations qu'apporte l'ouverture d'autoroutes nouvelles, comme ce fut le cas, par exemple, pour le passage de l'A86 dans le Val-de-Marne, risquent fort d'être remises en cause par cet envahissement si une politique de rééquilibrage entre les modes de transport n'est pas rapidement mise en œuvre, et je pense notamment au ferroutage, qu'il faut rendre attractif, car il est commode et économique.

Des possibilités existent dans plusieurs centres ferroviaires, en particulier, pour ce qui concerne la région parisienne, à Villeneuve-Triage et à Villeneuve-Saint-Georges. Cela est vrai aussi dans d'autres départements où la SNCF a entrepris une politique de vente de terrains.

Nous l'avons vu en décembre, les intérêts des chemins et des usagers se rejoignent sur ce point, comme sur bien d'autres.

L'environnement peut également profiter de la mise en service comme en Seine-Saint-Denis, à Saint-Etienne, à Strasbourg et à Grenoble, de transports collectifs en site propre, particulièrement peu polluants. Je tiens à citer également, à ce propos, le progrès que représente le Trans-Val-de-Marne.

Il est indispensable de continuer à apporter des améliorations, faute de quoi les effets pervers du développement du transport routier se feront de plus en plus sentir.

Je le constate à Choisy-le-Roi, où, en dépit des actions d'amélioration de la circulation lancées par le conseil général et la municipalité, les problèmes persistent.

C'est pourquoi, madame le ministre, sous peine de voir nos villes et des régions entières asphyxiées par le bruit et les nuisances atmosphériques - et je n'oublie pas les avions - il faut très rapidement inverser enfin ce développement sans limite du « tout par la route ».

Une telle orientation devrait être inscrite dans le texte que vous nous présentez. Or, malheureusement, elle en est absente.

J'espère qu'un tel projet sera bientôt soumis au Parlement, car il constitue le complément indispensable de celui que nous examinons, lequel, de ce fait, ne peut revêtir toute l'ampleur qu'il mériterait.

J'ajoute que, comme l'a dit mon ami Félix Leyzour, vous devez également obtenir les moyens financiers permettant de mettre véritablement ce texte en œuvre.

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 81, MM. Plasait et Dominati proposent de supprimer le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>.

Par amendement n° 106, M. Richert propose de rédiger comme suit le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> :

« L'air fait partie du patrimoine commun de l'humanité. »

La parole est à M. Plasait, pour défendre l'amendement n° 81.

**M. Bernard Plasait.** L'article 1<sup>er</sup> s'ouvre par une superbe phrase, aussi généreuse que, à mon avis, inutile et dangereuse.

Bien sûr, on ne peut que partager le principe qui est ici affiché : « Chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. »

Mais on peut aussi se demander où commence la nuisance, et pour qui. Le problème ne se pose pas dans les mêmes termes pour un individu jeune et en « bonne santé » et pour les insuffisants respiratoires chroniques ou ceux qui sont chaque année sujets aux allergies printanières.

En fait, peut-on donner une définition générale de la santé ?

De telles interrogations laissent présager une abondance du contentieux.

Dans la mesure où cette phrase n'apporte aucune solution au problème de la pollution de l'air, qui est l'objet même de ce projet de loi, je crois que nous devrions en faire l'économie. C'est la raison pour laquelle je propose au Sénat de la supprimer.

**M. le président.** La parole est à M. Richert, pour défendre l'amendement n° 106.

**M. Philippe Richert.** Comme M. Plasait, je ne crois pas utile de faire figurer dans le texte de la loi une phrase qui va nécessairement donner lieu à des contentieux, quand bien même le débat pourrait apporter une certaine clarification.

La phrase par laquelle je propose d'ouvrir le texte, « L'air fait partie du patrimoine commun de l'humanité », n'a pas moins de force mais elle ne donne pas prise à la contestation et ne laisse pas présager les mêmes conflits.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 81 et 106 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission a émis un avis défavorable sur l'amendement n° 106 : elle a considéré que le Parlement français ne pouvait légiférer au nom de l'humanité tout entière, les droits et intérêts de celle-ci ne pouvant guère être pris en compte que par des conventions internationales conclues sous l'égide des Nations unies.

La commission a également émis un avis défavorable sur l'amendement n° 81 après qu'un large débat eut amené ceux de ses membres qui avaient suggéré la suppression du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> à se rallier au texte proposé par le Gouvernement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Le Gouvernement tient beaucoup au premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, je crois l'avoir dit très clairement, ce matin, dans la discussion générale. C'est une affirmation forte, qui définit l'objectif même du texte.

Je ferai d'abord observer que cette disposition ne crée pas de nouveaux risques de contentieux. En effet, monsieur Plasait, le préambule de la Constitution de 1946, repris dans la Constitution de 1958, précise que la nation « garantit à tous, notamment à l'enfant, à la mère et aux vieux travailleurs, la protection de la santé ».

Autrement dit, figure déjà dans nos textes fondamentaux l'affirmation selon laquelle l'Etat garantit la « santé » des citoyens, sans que plus de précisions soient apportées sur ce qu'il faut entendre par « santé » qu'il n'y en a dans le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>.

Par ailleurs, la Cour européenne des droits de l'homme, dont les décisions font jurisprudence dans notre pays, dans un arrêt du 9 septembre 1994, Lopez-Ostra, a jugé que, en application de l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme, les atteintes à l'environnement, en tant qu'elles nuisent à la santé, méconnaissent le droit du citoyen au respect de sa vie privée et familiale.

Cela signifie que, selon la Cour européenne, la Convention européenne des droits de l'homme pose, en son article 8, l'existence d'un droit à la santé, droit mis en cause en cas d'atteinte à l'environnement.

C'est un deuxième argument pour montrer que ce projet de loi ne crée aucun risque nouveau de contentieux.

Par ailleurs, la disposition, telle qu'elle est rédigée, est globale et normative mais elle n'a pas d'effet direct. Elle n'est pas sanctionnée pénalement par le texte. Aucune disposition n'existe en effet à cet égard. En conséquence, il n'y a pas le moindre risque de condamnation pénale sur le fondement de l'article 1<sup>er</sup> de la loi et cette disposition ne peut s'appliquer que par le biais des autres dispositions du projet de loi.

Autrement dit, ce n'est pas en se fondant sur le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> que l'on peut se prévaloir, en matière contentieuse, d'une quelconque méconnaissance de ce droit.

J'ajoute enfin que, sur un plan politique, je vois mal comment on peut refuser d'affirmer et d'appliquer un principe aussi élémentaire. Ne pensez-vous pas, mesdames, messieurs les sénateurs, que la suppression de ce texte reviendrait à dire à nos concitoyens qu'aucun d'entre eux n'a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ? Je ne crois pas qu'il soit possible de laisser affirmer le refus d'une telle reconnaissance.

Le Gouvernement, tenant à l'affirmation du principe figurant au premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, ne peut donc qu'être défavorable à l'amendement n° 81, qui tend à sa suppression.

Quant à l'amendement n° 106, qui vise à rédiger différemment le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, je dois à l'honnêteté de dire, monsieur Richert, mais sans doute le savez-vous, que, dans ma première copie, j'avais fait figurer ce principe. Mais le Conseil d'Etat nous a demandé de le retirer, précisément en raison de l'argument avancé par M. François, aux termes duquel il était particulièrement difficile pour la France de légiférer sur un principe qui ressortissait au patrimoine commun de l'humanité.

Cela dit, ma tendance naturelle, monsieur le sénateur, allait, comme bien souvent, dans le même sens que la

vôtre, mais je me suis heurtée à cette difficulté. Telle est la raison pour laquelle cette phrase a disparu dans le projet de loi final.

**M. Philippe Richert.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Je vais retirer l'amendement n° 106, mais je souhaite auparavant apporter deux précisions.

La première a trait à l'objection qui m'a été faite selon laquelle le retrait de la disposition en question signifierait qu'on n'approuve pas le principe énoncé à l'article 1<sup>er</sup>. Je ne peux pas être d'accord avec ce raisonnement, madame le ministre. Pour l'instant, le texte n'est pas voté. Le retrait de cette disposition ne reviendrait pas à affirmer que nos concitoyens n'ont pas droit à respirer un air pur.

Par ailleurs, dites-vous, le Conseil d'Etat n'a pas souhaité retenir ma formulation. Mais a-t-il approuvé la vôtre ? J'ai l'impression qu'il avait également émis quelques réserves à ce sujet. Cela dit, afin d'éviter d'allonger ce débat et sachant que vous tenez beaucoup à ce texte, je retire mon amendement mais je crains que le dispositif que vous proposez ne réserve quelques surprises.

**M. le président.** L'amendement n° 106 est retiré.

Monsieur Plasait, l'amendement n° 81 est-il maintenu ?

**M. Bernard Plasait.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Je vais donc le mettre aux voix.

**M. Félix Leyzour.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Leyzour.

**M. Félix Leyzour.** Le groupe communiste républicain et citoyen votera contre cet amendement. Comme je l'ai indiqué en commission, si l'article 1<sup>er</sup> était supprimé, le projet de loi n'aurait plus d'objet. Aussi voterons-nous cet article tel qu'il nous est soumis.

**Mme Hélène Luc.** Très bien !

**Mme Anne Heinis.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à Mme Heinis.

**Mme Anne Heinis.** Je voterai l'amendement n° 81. J'approuve sur le fond l'intention très louable qui préside à la rédaction de l'article 1<sup>er</sup>. Mais, si je suis favorable à la rédaction des deux derniers paragraphes de cet article, je ne puis souscrire au premier alinéa. J'estime en effet, non seulement qu'il est très dangereux pour l'avenir, mais que, de surcroît, il n'est pas précis et ne relève pas de la loi.

Pour ne pas allonger le débat, je ne reprendrai pas l'argumentation de Mme le ministre dont je n'approuve pas, loin s'en faut, tous les éléments.

**M. Jean-François Le Grand.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Le Grand.

**M. Jean-François Le Grand.** Le groupe du RPR partage les arguments de Mme le ministre et votera donc contre l'amendement n° 81.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 81, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Toujours sur l'article 1<sup>er</sup>, je suis maintenant saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 82, MM. Plasait et Dominati proposent de supprimer le deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup>.

Par amendement n° 107, M. Richert propose, dans le deuxième alinéa de ce même article, après les mots : « préservation de la qualité de l'air », d'insérer les mots : « dans le respect des équilibres naturels et de la santé humaine ».

La parole est à M. Plasait, pour défendre l'amendement n° 82.

**M. Bernard Plasait.** Je suis quelque peu gêné car je crains de paraître désagréable à Mme le ministre alors que je rends hommage aux efforts qu'elle accomplit et à l'esprit du texte qu'elle présente.

J'estime que le deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> est en quelque sorte l'exemple de ce qu'il ne faut pas faire. En effet, il tend à insérer une disposition non normative dans une loi. Je sais bien que cette pratique n'est pas nouvelle. Une telle disposition figure régulièrement à l'article 1<sup>er</sup> d'une loi. Mais pourquoi insérer de telles déclarations dans la loi alors qu'elles n'ont aucune portée juridique précise ?

J'ai déjà eu l'occasion de déclarer à la tribune du Sénat que des éléments très importants devaient être pris en compte pour que la loi soit respectée par nos concitoyens. J'avais en particulier repris un argument du Conseil d'Etat qui concluait très justement dans son rapport de 1991 : « Quand le droit bavarde, le citoyen ne lui prête plus qu'une oreille distraite. »

Fort de cette conclusion, je vous demande, mes chers collègues, de bien vouloir adopter le présent amendement qui, soucieux d'améliorer le caractère normatif du texte, témoigne de notre attachement en tant que législateur à faire des lois telles qu'elles doivent, à mon sens, être faites.

**M. le président.** La parole est à M. Richert, pour défendre l'amendement n° 107.

**M. Philippe Richert.** Cet amendement tend à rappeler la double nécessité prévalant dans le domaine de la réduction des pollutions atmosphériques, à savoir le respect des équilibres naturels et celui de la santé humaine.

J'avais déclaré ce matin, lors de la discussion générale, que la déclaration figurant au premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> fait seulement référence à la santé et me paraît donc déséquilibrer le texte. Cet amendement tend à le rééquilibrer en mentionnant le respect à la fois des équilibres naturels et de la santé humaine.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 82 et 107 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission est défavorable à ces deux amendements.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 82. Je partage, comme M. Plasait, le souci d'apporter un soin particulier à des textes qui, sur le plan juridique, sont très solides.

Mais, dans ce cas précis, monsieur le sénateur, c'est le Conseil d'Etat qui a proposé cette rédaction. Je tiens à votre disposition le projet de loi que j'avais envoyé au Conseil d'Etat et celui qui en est revenu.

Le Conseil d'Etat a retenu cette formulation que, par conséquent, le Gouvernement a adoptée. Nous ne pouvons donc pas, pour les mêmes motifs que ceux que vous avez invoqués, revenir sur cette rédaction.

C'est pourquoi, bien que je souhaiterais moi aussi vous faire plaisir, monsieur le sénateur, je suis défavorable à votre amendement.

En revanche, je suis favorable à l'amendement n° 107 de M. Richert, qui tend à préciser dans le sens que nous souhaitons le deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup>.

**M. le président.** Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'amendement n° 82, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'amendement n° 107, repoussé par la commission et accepté par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 108, M. Richert propose, dans le troisième alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, d'insérer, après les mots : « pollution atmosphérique », les mots : « à économiser, ».

La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Cet amendement tend à souligner, dans le troisième alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, la nécessité d'économiser l'énergie. Aujourd'hui, nous négligeons trop souvent cette notion. Or, s'agissant de la rationalisation de l'utilisation de l'énergie et de la préservation de l'environnement, l'économie d'énergie reste le premier objectif à atteindre, d'où la nécessité de le préciser dans le projet de loi.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission est défavorable à cet amendement. Affirmer comme objectif premier de la loi qu'il faut réaliser des économies d'énergie relèverait d'une législation spécifique sur l'énergie et non d'une loi sur l'air.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Pour les motifs que j'ai évoqués ce matin et qui ont été rappelés par un certain nombre d'entre vous cet après-midi, le Gouvernement est favorable à cet amendement. Puisqu'il s'agit d'une loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, il ne nous paraît pas du tout anormal de rappeler, au début de l'article 1<sup>er</sup>, cet objectif.

**M. le président.** Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'amendement n° 108, repoussé par la commission et accepté par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis à nouveau saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 91, MM. Rouquet, Authié, Besson, Charzat, Miquel, Pastor et Peyronnet, Mme Pourtaud, M. Régnauld et les membres du groupe socialiste et apparentés proposent de compléter *in fine* le dernier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> par une phrase ainsi rédigée : « Ces règles doivent obéir aux principes de précaution, d'action préventive et de correction, de pollueur-payeur et de participation définis à l'article L. 200-1 du livre II nouveau du code rural. »

Par amendement n° 168, le Gouvernement propose de compléter *in fine* le dernier alinéa de ce même article par une phrase ainsi rédigée : « Elles précisent pour ce qui

concerne la protection de l'atmosphère la portée des principes énoncés aux articles L. 200-1 et L. 200-2 du code rural. »

La parole est à M. Rouquet, pour défendre l'amendement n° 91.

**M. René Rouquet.** L'article 1<sup>er</sup> est un article de principe dont nous approuvons l'économie générale. La majorité sénatoriale a émis des réserves, notamment sur le premier alinéa qui dispose : « Chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ».

Elle a fait part de ses inquiétudes quant à la portée juridique de cette pétition de principe. Elle s'est inquiétée des éventuels contentieux qu'elle pourrait faire naître ou s'est demandée quelles étaient les autorités, d'une part, responsables de la mise en œuvre de ce principe et, d'autre part, chargées de veiller à sa juste application.

Nous vous proposerons à l'article 3 un amendement tendant à mieux préciser les responsabilités de l'Etat en ce domaine, sans dédouaner pour autant de toute responsabilité les autres acteurs, qu'il s'agisse ou non de collectivités locales.

Il n'empêche qu'à nos yeux la formulation déclarative de l'article 1<sup>er</sup> nous paraît de toute première importance, car elle reconnaît par la loi le lien de causalité entre, d'une part, la pollution de l'air et, d'autre part, ses conséquences sur la santé publique.

Néanmoins, le groupe socialiste considère que l'article 1<sup>er</sup> peut encore être amélioré. C'est pourquoi, par cet amendement, nous vous proposons de définir le cadre dans lequel devront être arrêtées les règles régissant la lutte contre la pollution atmosphérique. Ce cadre est tout simplement constitué par les principes généraux de développement durable qui ont été définis lors du Sommet de la terre à Rio en juin 1992 et transcrits en droit interne, sur l'initiative d'ailleurs des sénateurs socialistes, dans la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

Ces principes sont au nombre de quatre. Il s'agit, tout d'abord, du principe de précaution, dont l'objet consiste à ne pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque, et ce en l'absence de certitude dans le domaine des connaissances scientifiques.

Il s'agit, ensuite, du principe d'action préventive et de correction des atteintes à l'environnement, par priorité à la source.

Il s'agit là de deux principes fondamentaux, car ils conditionnent toute politique visant au tarissement des émissions polluantes. C'est notamment en se fondant sur ces principes qu'il est possible de définir une autre politique en matière de transports.

Le troisième principe, le plus connu, est celui du « pollueur-payeur ». Sur ce point, madame le ministre, nous attendons des actes.

Enfin, le quatrième principe est un grand principe démocratique, puisqu'il s'agit du principe de participation, qui permet à chaque citoyen d'avoir accès aux informations relatives à l'environnement.

Madame le ministre, mes chers collègues, il s'agit là de principes auxquels nous sommes très attachés. Vous nous objecterez qu'il n'est nul besoin d'inscrire ces principes dans ce projet de loi, puisqu'ils sont énumérés dans le livre II du code rural. Nous ne partageons pas cet avis.

Tout d'abord, cette loi figurera dans le code de l'environnement et non dans le code rural. Ensuite, il nous paraît important d'étoffer ce projet de loi, en espérant

que les principes évoqués permettront de définir de nouvelles dispositions rendant réellement effective la lutte contre la pollution atmosphérique.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre, pour présenter l'amendement n° 168.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Cette disposition recoupe sans doute quelque peu le deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup>. Elle figurait dans une première rédaction, mais n'apparaissait plus dans la deuxième. Nous la réintroduisons, néanmoins, car elle permet de répondre à la préoccupation de certains sénateurs en recourant à des principes clairement définis dans le code rural. Si cela va sans dire, cela va mieux en le disant !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 91 et 168 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** Sur l'amendement n° 91, la commission a émis un avis favorable, car elle avait elle-même envisagé de faire référence à l'article L. 201 du code rural. Par voie de conséquence, elle est défavorable à l'amendement n° 168.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 91 ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Sur le fond, monsieur le président, nous sommes d'accord, mais je préfère ma rédaction.

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 91, accepté par la commission et repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n° 168 n'a plus d'objet.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>, modifié.

*(L'article 1<sup>er</sup> est adopté.)*

## Article 2

**M. le président.** « Art. 2. - Constitue une pollution atmosphérique au sens de la présente loi, l'introduction dans l'atmosphère de substances de nature à :

« a) Avoir une effet nocif sur la santé, porter atteinte aux milieux physiques, aux ressources biologiques, aux écosystèmes, à la flore, à la faune, au patrimoine culturel, aux sites, au patrimoine agricole et forestier, aux biens mobiliers et immobiliers ou provoquer des nuisances de toute nature ;

« b) Favoriser la création d'ozone dans la troposphère ;

« c) Altérer les équilibres des rayonnements de la planète et influencer sur les changements climatiques, notamment en appauvrissant la couche d'ozone stratosphérique ou en accentuant l'effet de serre.

« Un décret en Conseil d'Etat détermine les catégories de substances polluantes entrant dans le champ d'application de l'alinéa précédent. »

Sur cet article, je suis d'abord saisi de trois amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 109, M. Richert propose, au premier alinéa de cet article, après les mots : « l'introduction », d'insérer les mots : « par l'homme » et après les mots : « de substances », d'insérer les mots : « ou d'énergie ».

Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 147 rectifié *bis* est présenté par MM. Bernard Hugo, Eckenspieller et Lemaire.

L'amendement n° 169 est déposé par le Gouvernement.

Tous deux tendent à insérer, au premier alinéa de l'article 2, après les mots : « l'introduction », les mots : « par l'homme ».

La parole est à M. Richert, pour défendre l'amendement n° 109.

**M. Philippe Richert.** L'amendement n° 109 a deux objets.

D'une part, il tend à insérer les mots « par l'homme » dans le corps du texte de manière à bien préciser que la pollution se rattache à ce qui est apporté dans l'atmosphère par l'homme. Cette précision s'impose, à mon sens.

D'autre part, cet amendement tend à apporter une deuxième précision, puisque, après les mots : « l'introduction de substances », nous ajoutons : « ou d'énergie ». En effet, les rayonnements, par exemple, ne sont pas compris dans les « substances », mais ils pourraient l'être avec le terme « énergie ».

Je souhaite donc élargir la définition de la pollution en permettant de considérer que les rayonnements qui se trouveraient dans l'atmosphère du fait de l'homme soient concernés par le texte en tant que polluants de l'air.

**M. le président.** La parole est à M. Eckenspieller, pour défendre l'amendement n° 147 rectifié *bis*.

**M. Daniel Eckenspieller.** Nous avons les mêmes motivations que M. Richert. J'ajoute simplement que la précision « par l'homme » correspond à la terminologie utilisée dans le projet de directive cadre d'évaluation et de gestion de la qualité de l'air.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre, pour défendre l'amendement n° 169.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Cet amendement procède de la même motivation que l'amendement n° 147 rectifié *bis*.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 109 ainsi que sur les amendements identiques n° 147 rectifié *bis* et 169 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission est défavorable à l'amendement n° 109. La première partie de l'amendement, qui introduit la précision : « par l'homme », recevrait son accord si elle n'était satisfaite par les deux autres amendements. Reste que l'introduction du mot « énergie » n'aurait guère de signification en matière de pollution atmosphérique.

Sur les deux autres amendements, la commission a émis un avis favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 109 ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Le Gouvernement partage tout à fait la position de la commission sur l'amendement n° 109. Autrement dit, il est tout à fait d'accord pour introduire les mots : « par l'homme », mais défavorable à l'introduction des mots : « ou d'énergie ». Si la surveillance de la qualité de l'air peut s'étendre aux pollutions radioactives, la loi ne régit pas, en revanche, les pollutions radioactives.

**M. le président.** Monsieur Richert, l'amendement n° 109 est-il maintenu ?

**M. Philippe Richert.** Oui, monsieur le président, mais je le modifie en supprimant sa deuxième partie.

Effectivement, il est possible de considérer que la radioactivité ne peut être comprise dans la pollution de l'air, mais je crois que c'est une définition à laquelle nous devons malgré tout un jour nous attacher.

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un amendement n° 109 rectifié, présenté par M. Richert, et tendant, au premier alinéa de l'article 2, après les mots : « l'introduction », à insérer les mots : « par l'homme ».

Cet amendement est identique aux amendements n° 147 rectifié *bis* et 169.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les amendements identiques n° 109 rectifié, 147 rectifié *bis* et 169, acceptés par la commission.

*(Les amendements sont adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 170, le Gouvernement propose de rédiger comme suit le *a* de l'article 2 :

« *a*) Avoir un effet nocif sur la santé, porter atteinte aux milieux physiques, aux ressources biologiques, aux écosystèmes, à la flore, à la faune, au patrimoine culturel, aux sites, au patrimoine agricole et forestier, aux biens mobiliers et immobiliers ou provoquer des nuisances olfactives ».

Par amendement n° 21, M. François, au nom de la commission des affaires économiques, propose, dans le *a* de l'article 2, après les mots : « nocif sur la santé », d'insérer les mots : « par référence aux normes définies par l'Organisation mondiale de la santé, ».

Cet amendement est assorti d'un sous-amendement n° 103, présenté par MM. Rouquet, Authié, Besson, Charzat, Miquel, Pastor et Peyronnet, Mme Pourtaud, M. Régnauld et les membres du groupe socialiste et apparentés, et tendant à compléter *in fine* le texte proposé par l'amendement n° 21 pour le *a* de l'article 2 par les mots : « et aux études scientifiques médicales et épidémiologiques validées au niveau international, ».

La parole et à Mme le ministre, pour défendre l'amendement n° 170.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** La suppression qui est proposée par un amendement que nous examinerons dans quelques instants impliquerait qu'on ne puisse plus inclure dans les champs d'application de la loi les valeurs d'agrément, en particulier les odeurs. La loi de 1961 régissait les odeurs, je le rappelle. De telle sorte que, si la loi que vous allez adopter maintenant excluait les odeurs, nous n'aurions plus de fondement législatif pour régler le problème des nuisances concernées. C'est la raison pour laquelle je demande que cette notion de « nuisances olfactives » puisse être retenue.

A défaut, on ne comprendrait pas que les nuisances olfactives, dont chacun peut penser qu'elles constituent effectivement des nuisances, n'aient plus de fondement juridique.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 21.

**M. Philippe François, rapporteur.** Cet amendement tend à donner un caractère objectif aux normes de référence en matière de santé. Les normes de l'Organisation mondiale de la santé, dont la France est membre depuis 1948, sont les moins contestables.

**M. le président.** La parole est à M. Rouquet, pour défendre le sous-amendement n° 103.

**M. René Rouquet.** Ce sous-amendement a pour objet de compléter l'amendement n° 21 de la commission des affaires économiques, qui tend à proposer une définition des substances polluantes par référence aux normes de l'Organisation mondiale de la santé, en y ajoutant une précision, à savoir la prise en compte, pour déterminer lesdites substances, des conclusions des études médicales validées au niveau international.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 170 et sur le sous-amendement n° 103 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission, considérant que le sous-amendement n° 103 apporte peu à l'amendement n° 21, s'en remet à la sagesse du Sénat.

Quant à l'amendement n° 170, la commission y est défavorable.

En effet, la suppression proposée par cet amendement conduirait à limiter le champ des pollutions visant, en excluant les effets sur les valeurs d'agrément, en particulier les odeurs.

Certaines substances, qui n'ont pas d'autre impact notable sur l'environnement que l'impact olfactif, ne pourraient donc pas être visées par la loi. Il peut s'agir notamment des mercaptans produits par l'industrie chimique ou des odeurs des stations d'épuration des eaux urbaines.

En outre, le mot « olfactif » lui semble d'une définition parfaitement subjective.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 21 et sur le sous-amendement n° 103 ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** S'agissant de l'amendement n° 21, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la Haute Assemblée.

Le Gouvernement est tout à fait d'accord sur le fond avec le sous-amendement n° 103, mais la rédaction proposée lui paraît bien trop floue pour pouvoir servir de norme. Je crains donc qu'on ne puisse pas, sous cette forme-là, faire figurer un tel ajout dans un texte législatif. Monsieur Rouquet, quelles études ? Validées par qui ? Et comment ?

Par ailleurs, je le maintiens, nous avons besoin de pouvoir réglementer les odeurs et l'expression « nuisances olfactives » me semble bien dire ce qu'elle veut dire. Peut-être peut-on trouver mieux, mais, c'est clair, si nous n'avons plus la possibilité d'inclure dans le champ d'application de cette loi les odeurs, je ne sais pas comment nous allons faire !

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 170, repoussé par la commission.

*(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas l'amendement.)*

**M. le président.** Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 103.

**M. Jean-François Le Grand.** Je demande la parole contre le sous-amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Le Grand.

**M. Jean-François Le Grand.** Ces derniers temps, on a vu fleurir un certain nombre d'avis émanant d'organismes pseudo-scientifiques qui ne bénéficient d'aucune validation ni de garantie de sérieux, alors même qu'ils ont un caractère international.

Dans la mesure où l'on ne peut pas exercer de contrôle sur l'origine des avis émis, il est nécessaire de se contenter du bien au lieu de rechercher le mieux. C'est pourquoi, le groupe du RPR votera contre le sous-amendement.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix le sous-amendement n° 103, repoussée par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

*(Le sous-amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'amendement n° 21, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 22, M. François, au nom de la commission des affaires économiques, propose, à la fin du *a* de l'article 2, de supprimer les mots : « ou provoquer des nuisances de toute nature ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Philippe François, rapporteur.** L'expression « nuisances de toute nature », par son caractère général, est susceptible de donner naissance à de nombreux contentieux interprétatifs. Pour éviter toute ambiguïté, nous vous proposons de la supprimer, ce qui n'altère en rien la portée de l'article 2.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Le Gouvernement est défavorable à cet amendement, parce que par « nuisances de toute nature » nous visions précisément les odeurs. C'est à la suite de la réaction de la commission que nous avons proposé l'amendement, qui a déjà été rejeté, visant à remplacer les mots : « nuisances de toute nature » par les mots : « nuisances olfactives », expression effectivement beaucoup plus précise. Par conséquent, pour les raisons que j'ai indiquées tout à l'heure et parce que nous avons besoin de réglementer les odeurs, je suis défavorable à l'amendement de la commission.

**M. le président.** Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'amendement n° 22, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 110, M. Richert propose de compléter le *b* de l'article 2 par les mots : « et d'autres polluants secondaires susceptibles d'avoir des effets nocifs sur les intérêts visés aux *a* et *c*. »

La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Cet amendement tend à étendre la liste des polluants secondaires. En effet le texte n'évoque, comme polluant secondaire, que la seule ozone. Or, nous le savons tous, les recombinaisons moléculaires qui se produisent dans la troposphère favorisent l'apparition d'autres polluants secondaires. Il est donc nécessaire, compte tenu de l'évolution de la connaissance scientifique, actuelle et à venir, que nous précisions que d'autres polluants secondaires sont susceptibles d'être visés par ce texte.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission?

**M. Philippe François, rapporteur.** Favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Favorable.

**M. le président.** Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'amendement n° 110, accepté par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 78, MM. Richert et Hérisson proposent d'insérer, avant le dernier alinéa, un alinéa nouveau ainsi rédigé :

« La toxicité des substances chimiques introduites dans l'atmosphère et ses effets sont fixés après avis et recommandations de la commission d'évaluation de l'écotoxicité des substances chimiques. »

La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** L'objet de cet amendement est d'introduire dans le processus de détermination des différentes substances polluantes, qui fera l'objet d'un décret en Conseil d'Etat, les avis et recommandations de la commission d'évaluation de l'écotoxicité des substances chimiques. Il s'agit d'une commission spécialisée qui serait tout à fait à même d'émettre un avis, hautement recommandable pour définir la toxicité des substances chimiques.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission émet un avis défavorable. Elle considère que cette disposition n'apporte rien de plus au texte de l'article 2 du décret du 13 février 1985 portant sur le contrôle des produits chimiques, qui a institué la commission d'évaluation de l'écotoxicité des substances chimiques.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Si effectivement le travail des membres de la commission d'évaluation de l'écotoxicité des substances chimiques est tout à fait remarquable - il convient de le saluer - la rédaction de l'amendement nous pose quelques problèmes. J'ai en effet du mal à en comprendre l'objectif et à saisir comment il est possible de fixer la toxicité de substances et ses effets sous cette forme.

Par conséquent, du fait de la rédaction, et non pas de l'objectif qui est poursuivi, le Gouvernement émet un avis défavorable.

**M. le président.** Monsieur Richert, l'amendement n° 78 est-il maintenu?

**M. Philippe Richert.** Je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 78 est retiré.

Je suis maintenant saisi de trois amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 111, M. Richert propose de rédiger ainsi le dernier alinéa de l'article 2 :

« Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis du Conseil supérieur d'hygiène et du Conseil national de l'air, détermine les catégories de substances polluantes ou d'énergie entrant, en l'état des connaissances scientifiques, dans le champ d'application du présent article. »

Par amendement n° 23, M. François, au nom de la commission des affaires économiques, propose de rédiger comme suit le dernier alinéa de l'article 2 :

« Un décret en Conseil d'Etat fixe la liste des substances polluantes entrant dans le champ d'application du présent article. »

Par amendement n° 171 rectifié, le Gouvernement propose, dans le dernier alinéa de l'article 2, après les mots : « Un décret en Conseil d'Etat », d'insérer les mots : « pris après avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France ».

La parole est à M. Richert, pour défendre l'amendement n° 111.

**M. Philippe Richert.** Cet amendement prévoit que le décret en Conseil d'Etat soit pris après avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France et du Conseil

national de l'air dont je propose la création par un amendement tendant à insérer un article additionnel après l'article 2.

Le Conseil national de l'air serait le lieu de débat et de rencontre de l'ensemble des spécialistes du domaine de l'air. Il permettrait donc de donner un avis compétent, en complément de l'avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France.

Cet amendement comprend en outre la notion d'énergie, qui a malheureusement été d'ores et déjà rejetée et qui devrait donc disparaître du libellé de l'amendement.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 23.

**M. Philippe François, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement rédactionnel. En effet, plutôt que d'évoquer des catégories de substances, il convient d'énumérer précisément dans une liste les substances visées. Cette liste sera naturellement susceptible d'être modifiée avec le temps.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre, pour défendre l'amendement n° 171 rectifié.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Cet amendement reprend une partie de la proposition de M. Richert puisqu'il prévoit en effet que le décret en Conseil d'Etat est pris après avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 111 et 171 rectifié ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission a émis un avis défavorable sur l'amendement n° 111. En effet, la rédaction qu'il prévoit est contradictoire avec celle de l'amendement n° 23 qui fixe la liste des substances, et non les catégories de substances. De plus, cet amendement n° 111 prévoit l'avis du Conseil national de l'air dont la commission refuse la constitution.

Par ailleurs, la commission a émis un avis favorable sur l'amendement n° 171 rectifié.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 111 et 23 ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Dans l'amendement n° 23, la commission propose de remplacer les catégories par une liste. Sur ce point, je m'en remettrai à la sagesse du Sénat, en attirant l'attention sur le fait qu'une liste comportera un grand nombre de pages.

S'agissant de l'amendement n° 111, nous sommes d'accord pour l'avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France puisque nous l'avons repris à notre compte dans l'amendement n° 171 rectifié. La création du Conseil de l'air est de nature réglementaire et elle n'a donc pas à figurer dans la loi. Le Conseil national du bruit, par exemple, a été créé par décret.

Cela étant dit, monsieur Richert, je suis prête à étudier cette question.

**M. le président.** Monsieur Richert, l'amendement n° 111 est-il maintenu ?

**M. Philippe Richert.** Je sais gré à Mme le ministre d'avoir répondu favorablement sur le principe de la création du Conseil national de l'air, que j'avais sollicitée en même temps que notre éminent collègue M. Le Grand. Cela étant dit, je suis tout de même un peu surpris de la position de la commission sur ce point.

Je rejoins Mme le ministre sur la prise en compte de l'avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France pour définir le champ d'application de l'article 2. Par conséquent, je retire mon amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 111 est retiré.

Monsieur le rapporteur, je vous signale que les amendements n°s 23 et 171 rectifié sont incompatibles. Si vous êtes favorable à l'amendement du Gouvernement, il faut retirer celui de la commission, ou l'inverse.

**M. Philippe François, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Philippe François, rapporteur.** Je maintiens l'amendement de la commission. Je rappelle qu'il ne s'agit pas d'une élucubration de la commission des affaires économiques. Comme chacun a pu le constater dans le rapport écrit, l'ensemble des industriels que nous avons consultés souhaitent que le décret fixe la liste des substances polluantes, et non les catégories.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, j'ai cru comprendre que vous n'étiez pas insensible à l'argument de Mme le ministre. De deux choses l'une : ou bien Mme le ministre transforme son amendement en un sous-amendement à l'amendement de la commission, ou la commission rectifie son propre amendement.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** J'ai dit que je m'en remettais à la sagesse du Sénat, en attirant l'attention sur le fait qu'une liste de substances comporterait un grand nombre de pages, alors qu'il serait plus facile de s'en tenir à des catégories. Cela étant, je ne m'y oppose pas.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 23.

**M. Jean-François Le Grand.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Le Grand.

**M. Jean-François Le Grand.** Quand on peut faire simple, pourquoi faire compliqué ?

Je ne voudrais pas que mon collègue et ami M. Philippe François soit gêné par cette notion de liste, mais je me bats dans d'autres domaines, notamment celui des hormones, contre les listes négatives au profit des listes positives, s'il devait y en avoir un jour.

Il est tellement plus facile de dire ce qui est autorisé et de prendre les catégories plutôt que d'établir des listes qui, *a priori*, doivent être exhaustives mais sont toujours sujet à contentieux. En effet, l'ajout de tel ou tel produit à la liste provoquerait un débat incessant.

Cela étant dit, si tout le monde s'en remet à la sagesse du Sénat, la tendance irait à s'en tenir aux catégories. Cependant, si la commission en fait un point fort de son argumentaire, je reverrai ma position.

**M. Philippe François, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Philippe François, rapporteur.** Je me permets d'attirer l'attention de mon collègue et ami M. Le Grand sur le fait que de nombreux industriels, et non des moindres, ont souhaité ardemment avoir une liste de substances. C'est la raison pour laquelle j'insiste pour que cet amendement n° 23 soit accepté.

**M. Philippe Richert.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Je l'avoue, je suis très sensible aux explications données par Mme le ministre. Une liste va effectivement conduire à énumérer un nombre relative-

ment élevé de substances. Je suis sensible aussi au fait que nous ayons été sollicités par les industriels, mais il me paraît difficile de suivre individuellement. C'est la raison pour laquelle, personnellement, je suis favorable à la position du Gouvernement.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 23, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 171 rectifié, accepté par la commission.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2, modifié.

*(L'article 2 est adopté.)*

#### Article additionnel après l'article 2

**M. le président.** Par amendement n° 163 rectifié, MM. Richert et Jean-François Le Grand proposent d'insérer, après l'article 2, un article additionnel rédigé comme suit :

« Il est créé un Conseil national de l'air qui est appelé à donner son avis aux autorités compétentes sur toutes les questions d'intérêt national relatives à la qualité de l'air et à l'utilisation rationnelle de l'énergie, ainsi que sur les projets de textes législatifs ou réglementaires ayant une incidence dans ces domaines.

« Le Conseil national de l'air est composé :

« - de représentants de l'Etat et de l'ADEME ;

« - de parlementaires et d'élus locaux ;

« - de membres du Conseil supérieur d'hygiène publique de France et du Conseil supérieur des installations classées ;

« - de représentants des différentes professions concernées ;

« - de représentants d'organismes agréés de surveillance de la qualité de l'air, d'associations agréées de protection de l'environnement, d'associations agréées de protection de la santé, d'associations agréées de consommateurs et de personnalités qualifiées.

« Un décret en Conseil d'Etat détermine la composition et le fonctionnement du conseil prévu au présent article. »

La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Je laisse à M. Le Grand, cosignataire de cet amendement, le soin de le présenter.

**M. le président.** La parole est donc à M. Le Grand.

**M. Jean-François Le Grand.** Ma tâche sera aisée, monsieur le président, puisque M. Richert a déjà précisé que, compte tenu des explications apportées par Mme le ministre, nous retirerions cet amendement.

Dans une première rédaction - je me suis ensuite rallié à la rédaction de mon collègue Richert - j'avais souhaité que l'on aille un peu au-delà et qu'un rapport annuel sur la qualité de l'air soit établi. Finalement, un rapport de plus, cela ne fait que charger les soutes de la République et, la plupart du temps, ces rapports ne sont pas lus. Il n'est donc pas utile d'un établir un, qui ne servirait pas à grand-chose.

Par ailleurs, l'amendement avait un autre avantage : il précisait que le Conseil national de l'air ne fait pas double emploi avec l'ADEME qui est un établissement

public. En effet, le Conseil est un organisme consultatif appelé à se prononcer principalement sur les projets d'application du présent projet de loi. Il y a donc une différence tout à fait fondamentale entre l'ADEME et ce conseil.

Cela étant dit, Mme le ministre ayant répondu par avance, je me rallie bien volontiers à sa position et je retire l'amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 163 rectifié est retiré.

#### TITRE 1<sup>er</sup>

### SURVEILLANCE, INFORMATION, OBJECTIFS DE QUALITÉ DE L'AIR, SEUILS D'ALERTE ET VALEURS LIMITES

#### Article 3

**M. le président.** « Art. 3. - L'Etat assure la surveillance de la qualité de l'air. Des objectifs de qualité de l'air, des seuils d'alerte et des valeurs limites sont fixés après avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France.

« Les substances dont le rejet dans l'atmosphère peut contribuer à une dégradation de la qualité de l'air au regard des objectifs mentionnés à l'alinéa précédent sont surveillées, notamment par l'observation de l'évolution des paramètres propres à révéler l'existence d'une telle dégradation.

« La surveillance est effective au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 1997 s'agissant des agglomérations de plus de 250 000 habitants, au 1<sup>er</sup> janvier 1998 s'agissant des agglomérations de plus de 100 000 habitants et au 1<sup>er</sup> janvier 2000 pour l'ensemble du territoire national.

« Dans chaque région, et dans la collectivité territoriale de Corse, l'Etat peut confier cette surveillance à un ou des organismes agréés. Ceux-ci associent, de façon équilibrée, des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales, des représentants des diverses activités contribuant à l'émission des substances surveillées, des associations agréées de protection de l'environnement et, le cas échéant, des personnalités qualifiées. Les modalités de surveillance sont adaptées aux besoins de chaque zone intéressée.

« Les matériels de mesure de la qualité de l'air et de mesure des rejets de substances dans l'atmosphère, ainsi que les laboratoires qui effectuent des analyses et contrôles d'émissions polluantes sont soumis à agrément. »

Par amendement n° 92, MM. Rouquet, Authié, Besson, Charzat, Miquel, Pastor, Peyronnet, Mme Pourtaud, M. Régnauld et les membres du groupe socialiste et apparentés proposent de remplacer la première phrase de cet article, par deux phrases ainsi rédigées :

« L'Etat est responsable de la qualité de l'air. A ce titre, il assure la surveillance de la qualité de l'air et de son impact sur la santé publique. »

La parole est à M. Rouquet.

**M. René Rouquet.** Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, cet amendement a un double objet. Il s'agit tout d'abord d'affirmer plus clairement que ne le font les articles 1<sup>er</sup> et 3 la responsabilité de l'Etat en matière de qualité de l'air. Préserver celle-ci constitue en effet, à nos yeux, une mission d'intérêt général, d'autant que la qualité de l'air est un élément essentiel, puisque l'atmosphère est une ressource indispensable à la vie, qu'il s'agisse de l'homme et de sa santé, de l'ensemble des êtres vivants, voire des grands équilibres de la planète.

Cette disposition n'exonère pas pour autant les autres acteurs de leurs responsabilités, qu'il s'agisse des industriels, des collectivités locales ou des personnes morales ou physiques. En effet, tous ont leurs propres responsabilités à assumer dans le cadre des lois spécifiques qui les régissent.

Par ailleurs - c'est le second objet de cet amendement - compte tenu des enjeux, notamment dans le domaine de la santé, il nous a paru opportun de préciser que l'Etat devait assurer la surveillance non seulement de la qualité de l'air, mais aussi de l'impact de celle-ci sur la santé publique.

En effet, la surveillance de la qualité de l'air n'a de sens que si elle est liée à un objectif de santé publique.

Cette précision nous paraît importante, et les études épidémiologiques réalisées récemment en apportent la preuve.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission émet un avis défavorable sur cet amendement, car le problème de la responsabilité de l'Etat est une source infinie de contentieux.

Par ailleurs, la référence à la santé publique est déjà prévue dans les articles 1<sup>er</sup> et 2 du projet de loi.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Défavorable, pour les raisons qui viennent d'être excellemment exposées par M. le rapporteur.

En outre, il faut rappeler que l'air se déplace. J'étais, voilà quatre jours, à Londres, pour une conférence ministérielle qui a pu examiner des statistiques qui montrent très clairement que, en gros, nous « exportons » 50 p. 100 de notre pollution, tandis que 50 p. 100 de celle-ci est « importée ».

Par conséquent, ne serait-ce que pour cette raison, et parce que tous les Etats de la Communauté qui nous entourent sont, comme nous-mêmes, des victimes et des responsables de la pollution de l'air, je ne crois pas que l'on puisse adopter, dans la forme sous laquelle vous le présentez, cet amendement.

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 92, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis maintenant saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 24, M. François, au nom de la commission des affaires économiques, propose d'insérer, après la première phrase du premier alinéa de l'article 3, la phrase suivante :

« Il délègue, en tant que de besoin, cette compétence à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, conformément au troisième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 90-1130 du 19 décembre 1990 portant création de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. »

Par amendement n° 113, M. Richert propose d'insérer, après la première phrase du premier alinéa de l'article 3, la phrase suivante :

« Il confie à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie la coordination de la surveillance de la qualité de l'air. »

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 24.

**M. Philippe François, rapporteur.** L'article 3 du projet de loi arrête les modalités d'organisation de la surveillance de la qualité de l'air et pose le principe de la compétence de l'Etat.

Plutôt que d'ouvrir des champs législatifs aux contours imprécis, il convient d'insérer la loi en cours d'élaboration dans la législation existante.

S'il est bon de reconnaître la compétence et la responsabilité de l'Etat en matière de surveillance de la qualité de l'air, il est logique d'évoquer, à cet égard, le rôle de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, établissement public de l'Etat auquel l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 19 décembre 1990 a confié expressément une capacité d'action en matière de prévention et de lutte contre la pollution de l'air.

**M. Pierre Laffitte.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Richert, pour défendre l'amendement n° 113.

**M. Philippe Richert.** Cet amendement va dans le même sens que l'amendement n° 24, sans toutefois aller aussi loin. En effet, il tend à confier à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie la coordination de la surveillance de la qualité de l'air, alors que la commission confie à l'ADEME la responsabilité d'assurer la surveillance de la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire.

Dans les régions, la compétence liée à la surveillance de la qualité de l'air est assurée non pas par l'ADEME, qui n'en a pas les moyens, mais par les DRIR. Si nous décidons aujourd'hui de donner compétence à l'ADEME dans les régions, il faudra créer au moins une cinquantaine de postes supplémentaires, car l'ADEME ne dispose pas de personnes qualifiées en la matière. Je souhaite attirer l'attention de la commission sur cet aspect des choses. En effet, cela signifie que, concrètement, cela ne pourra se traduire sur le terrain.

C'est la raison pour laquelle je propose de limiter la compétence de l'ADEME à la coordination de l'action à l'échelon national.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 113 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** Je me permets de préciser à M. Richert que, dans l'amendement n° 24, la commission précise que l'Etat « délègue, en tant que de besoin, cette compétence... », ce qui laisse une totale liberté d'action au ministère de l'environnement.

C'est la raison pour laquelle, à regret, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 24 et 113 ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Le Gouvernement émet un avis défavorable sur ces deux amendements. En effet, ils relèvent de l'organisation administrative, donc de l'article 37 de la Constitution.

Sur le fond, je suis très sensible à l'argument développé par M. Richert. Si l'ADEME ne figure pas dans le projet de loi, ce n'est pas parce que nous ne travaillons pas avec elle ; nous travaillons déjà beaucoup avec l'ADEME sur ce sujet et, bien entendu, nous continuerons.

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 24, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe du RPR.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

*(Le scrutin a lieu.)*

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

**M. le président.** Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 79 :

Nombre de votants .....	312
Nombre de suffrages exprimés .....	239
Majorité absolue des suffrages exprimés ..	120
Pour l'adoption .....	239

Le Sénat a adopté.

En conséquence, l'amendement n° 113 n'a plus d'objet.

Par amendement n° 112, M. Richert propose de compléter le premier alinéa de l'article 3 par les mots : « et du Conseil national de l'air ».

La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Etant donné que le Conseil national de l'air sera créé par décret, cet amendement n'a plus de raison d'être. Par conséquent, je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 112 est retiré.

Je suis maintenant saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 93, MM. Rouquet, Authié, Besson, Charzat, Miquel, Pastor, Peyronnet, Mme Pourtaud, M. Régnauld et les membres du groupe socialiste et apparentés proposent de compléter *in fine* le premier alinéa de l'article 3 par deux phrases ainsi rédigées :

« Leur fixation obéit au principe de précaution tel que défini à l'article L. 200-1 du livre II nouveau du code rural. Ces objectifs, seuils et valeurs sont réévalués tous les deux ans au minimum pour tenir compte des résultats des études scientifiques, médicales et épidémiologiques validées au niveau international, ainsi que des éventuelles recommandations faites par l'Organisation mondiale de la santé. »

Par amendement n° 148 rectifié, M. Bernard Hugo et Lemaire proposent de compléter le premier alinéa de l'article 3 par les mots : « et en conformité avec les objectifs et seuils définis par l'Union européenne ou, à défaut, par l'Organisation mondiale de la santé. »

La parole est à M. Rouquet, pour défendre l'amendement n° 93.

**M. René Rouquet.** Le premier objet de cet amendement est de préciser que les objectifs de qualité de l'air, les seuils d'alerte et les valeurs limites doivent être fixés en fonction du principe de précaution reconnu par notre droit et qui dispose que l'absence de certitudes absolues, compte tenu des connaissances scientifiques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles.

Or les pouvoirs publics se sont souvent retranchés derrière l'absence de certitudes pleinement établies pour ne pas agir, malgré le fait que de nombreuses études épidémiologiques, confirmées à l'échelon international, aient démontré les effets nocifs de la pollution atmosphérique sur la santé.

Par ailleurs, la notion même de pollution atmosphérique étant évolutive et liée à de nombreux paramètres que l'on commence à peine, pour certains, à prendre en compte, nous proposons qu'une clause de révision définitive tous les deux ans les objectifs de qualité de l'air, les seuils d'alerte et les valeurs limites, afin de tenir compte non seulement des éventuelles recommandations fixées

par l'Organisation mondiale de la santé, mais aussi des conclusions des nouvelles études scientifiques validées à l'échelon international.

**M. le président.** L'amendement n° 148 rectifié est-il soutenu ?...

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 93 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission est défavorable à cet amendement, car il est déjà satisfait par l'amendement n° 91 que la commission a présenté à l'article 1<sup>er</sup>.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Le Gouvernement est également défavorable à cet amendement pour les mêmes raisons que celles qu'a exposées M. le rapporteur.

J'ajoute que, en la matière, il convient de se conformer aux objectifs, seuils et valeurs limites définis par les directives européennes, qui ont une certaine stabilité.

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 93, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Par amendement n° 149, M. Bernard Hugo propose d'insérer, après le premier alinéa de l'article 3, quatre nouveaux alinéas rédigés comme suit :

« Au sens de la présente loi, on entend par :

« - objectifs de qualité, la définition d'actions et de mesures ayant pour but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs pour la santé humaine et pour l'environnement de la pollution atmosphérique ;

« - seuils d'alerte, un niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine à partir duquel des mesures d'urgence doivent être prises ;

« - valeurs limites, un niveau maximal de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement. »

Cet amendement est-il soutenu ?...

Par amendement n° 114, M. Richert propose, au deuxième alinéa de l'article 3, après le mot : « substances » d'ajouter les mots : « ou l'énergie ».

La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Je retire cet amendement, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 114 est retiré.

Par amendement n° 115, M. Richert propose d'insérer, après le deuxième alinéa de l'article 3, un alinéa nouveau ainsi rédigé :

« Les dispositifs de surveillance auront à surveiller la pollution de proximité, la pollution de fond et la présence des pollens. »

La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Il s'agit de préciser que les dispositifs de surveillance auront à assurer trois rôles ; je fais notamment allusion aux pollens.

En effet, les pollens n'entrant pas dans le champ de définition du polluant atmosphérique et présentant des inconvénients majeurs pour la santé, il est nécessaire de pouvoir informer la population sur leur présence ou non dans l'air.

Si nous ne précisons pas dans le projet de loi que les pollens seront mesurés, il sera difficile de procéder à cette mesure à l'avenir.

En même temps, au travers de la précision tendant à mesurer la pollution de proximité et la pollution de fond, nous répondons aux deux objectifs que j'ai déjà évoqués, à savoir l'incidence de la pollution sur la santé et, de façon plus générale, sur l'environnement et sur les équilibres naturels.

Ces trois orientations sont de nature à indiquer, de façon claire, les dispositifs qui doivent être mis en place.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement. En effet, cette énumération précise le champ de compétence des dispositifs de surveillance, mais elle relève, nous semble-t-il, du domaine réglementaire. En outre, étant limitative, elle risque d'être incomplète.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Le Gouvernement émet également un avis défavorable, car cette disposition relève du décret.

**M. le président.** Monsieur Richert, l'amendement est-il maintenu ?

**M. Philippe Richert.** Oui, monsieur le président, je souhaite maintenir cet amendement car on a précisé au préalable quelle est la raison d'être des réseaux de surveillance, à savoir mesurer les polluants de l'atmosphère. Comme les pollens n'entrent pas dans la définition du polluant telle qu'elle figure dans les articles précédents, il est nécessaire qu'il soit acté que les pollens sont mesurés.

L'argument qui nous est opposé par la commission est que l'énumération serait limitative. Or on parle de pollution de fond et de pollution de proximité, qui sont les deux seuls types de pollution qui existent pour l'instant. Je ne vois pas comment on pourrait en inventer d'autres. C'est la raison pour laquelle j'ai proposé cette rédaction.

Cela étant, si Mme le ministre veut bien prendre l'engagement que les pollens seront indiqués de façon claire dans les directives qui seront données aux réseaux de surveillance, j'accepterai sans difficulté de retirer mon amendement.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Monsieur Richert, sur le point précis du pollen, je suis tout à fait prête à voir quelles sont les dispositions adéquates. Je ne suis pas sûre qu'elles doivent faire l'objet d'un décret. J'envisage d'étudier un texte permettant de mesurer les pollens.

**M. Philippe Richert.** Je vous remercie de votre réponse, madame le ministre, et je retire mon amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 115 est retiré.

Je suis saisi de trois amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 116, M. Richert propose de rédiger comme suit le troisième alinéa de l'article 3 :

« Un dispositif de surveillance de la qualité de l'air sera mis en place au plus tard : pour le 1<sup>er</sup> janvier 1997 dans les agglomérations de plus de

250 000 habitants, pour le 1<sup>er</sup> janvier 1998 dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et pour le 1<sup>er</sup> janvier 2000 pour l'ensemble du territoire national. »

Par amendement n° 156, MM. Leyzour, Minetti, Billard et les membres du groupe communiste républicain et citoyen proposent de compléter le troisième alinéa de l'article 3 par une phrase ainsi rédigée : « La prévision des niveaux de pollution sera effective pour chacun des niveaux territoriaux au plus tard deux ans après cette date. »

Par amendement n° 150 rectifié, MM. Bernard Hugo et Lemaire proposent :

A. - De compléter le troisième alinéa de l'article 3 par la phrase suivante : « Les méthodes utilisées pour l'évaluation de la qualité de l'air sont adaptées aux besoins de chaque zone intéressée. »

B. - En conséquence, de supprimer la dernière phrase du quatrième alinéa de cet article.

La parole est à M. Richert, pour présenter l'amendement n° 116.

**M. Philippe Richert.** Cet amendement tient compte de la réalité. A cet égard, je vous remercie, madame le ministre, d'avoir prévu de mettre en place, dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, des réseaux de surveillance dès 1996. Simplement, pour des raisons pratiques, il ne sera pas possible d'effectuer une surveillance efficace d'ici à la fin de cette année. Il faut caractériser les sites où l'on implante les capteurs. Cela prendra du temps, probablement un an, avant que le réseau soit efficace et réponde aux exigences d'implantation qui sont notamment définies par la réglementation européenne.

Par conséquent, il me paraît plus adapté d'avoir une formulation moins précise au niveau de l'efficacité du système. C'est la raison pour laquelle je propose d'indiquer : « un dispositif de surveillance de la qualité de l'air sera mis en place... », ce qui donne à penser que ce dispositif n'aura ni la complexité ni l'aspect définitif que le texte initial laisse supposer.

**M. le président.** La parole est à M. Leyzour, pour défendre l'amendement n° 156.

**M. Félix Leyzour.** Avec cet amendement, nous proposons, je le rappelle, de compléter le troisième alinéa de l'article 3 par une phrase ainsi rédigée : « La prévision des niveaux de pollution sera effective pour chacun des niveaux territoriaux au plus tard deux ans après cette date. »

Nous sommes attachés, pour ce qui concerne l'environnement, à toute mesure prise en amont des problèmes de pollution. Cela nous conduit d'ailleurs à condamner le principe du pollueur-payeur. A première vue, ce principe paraît juste, mais nous y voyons, en fait, un véritable droit à polluer pour ceux qui considèrent qu'il leur coûte moins cher de payer des amendes que d'investir pour éliminer les sources de pollution.

Le dispositif du projet de loi que nous examinons prévoit une meilleure connaissance de la pollution par la mise en place d'instruments de mesure. Cet objectif est louable, mais il nécessite des précisions.

L'article 3 que nous examinons porte sur la surveillance, l'information, les objectifs de qualité de l'air, les seuils d'alerte et les valeurs limites.

Nous nous félicitons que la commission ait inscrit dans le projet de loi le rôle déterminant que l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie sera amenée à jouer en matière de coordination de la surveillance et de l'information sur l'air.

Une question nous vient dès lors à l'esprit : quels moyens lui seront affectés pour accomplir sa mission ? Nous souhaitons, pour notre part, qu'une place plus grande soit accordée à la prévision de la qualité de l'air, rendue possible aujourd'hui par une meilleure connaissance des facteurs intervenant dans cette pollution : circulation automobile, conditions atmosphériques, etc.

A cette fin, nous proposons de compléter le troisième alinéa de l'article 3 par une disposition indiquant que la prévision des niveaux de pollution sera effective pour l'ensemble de notre territoire au plus tard deux ans après la mise en œuvre de la surveillance de la qualité de l'air.

**M. le président.** L'amendement n° 150 rectifié est-il soutenu ?...

Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 116 et 156 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission souhaiterait entendre préalablement l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 116.

Elle est défavorable à l'amendement n° 156, dont la rédaction lui paraît quelque peu ambiguë. La notion de prévision est, certes, tout à fait intéressante, mais le choix a été fait, dans ce projet de loi, de raisonner en termes de constatation et non de prévision.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les deux amendements ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je suis défavorable à l'amendement n° 116, même si je comprends l'objectif visé par M. Richert.

A mon sens, il ne suffit pas de mettre en place un dispositif de surveillance ; encore faut-il qu'il fonctionne. Par conséquent, le Gouvernement est plus exigeant sur cette question. La rédaction que nous avons présentée correspond effectivement à notre volonté de voir fonctionner le dispositif à la fin de l'année 1996.

En ce qui concerne l'amendement n° 156, j'ai l'impression, là aussi, que je vais plus loin que ce que demande M. Leyzour, à savoir, si j'ai bien compris, que l'on repousse la mise en place effective de ces réseaux à dans deux ans.

Pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, il est plus qu'urgent d'intervenir. C'est donc parce que je souhaite que cela aille vite que je suis défavorable à l'amendement.

**M. Félix Leyzour.** Pas sur l'ensemble du territoire ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Vous proposez un délai de deux ans, monsieur Leyzour. Moi, je propose comme dates-butoirs le 1<sup>er</sup> janvier 1997 pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, le 1<sup>er</sup> janvier 1998, c'est-à-dire dans dix-huit mois, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants et l'an 2000 pour la totalité du territoire.

Cela me paraît compatible avec les moyens dont nous disposons et avec les impératifs de santé publique auxquels nous devons faire face.

**M. le président.** Quel est maintenant l'avis de la commission sur l'amendement n° 116 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** Comme le Gouvernement, elle émet un avis défavorable.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 116.

**M. Philippe Richert** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Je comprends parfaitement la position de Mme le ministre. Je l'ai félicitée de la diligence avec laquelle elle va effectuer la mise en place des capteurs. Malheureusement, la surveillance ne pourra pas répondre aux exigences qui doivent aujourd'hui présider à cette mise en place !

Dès lors, il est faut de laisser entendre que la surveillance sera assurée, quant à son efficacité, conformément aux normes aujourd'hui en vigueur.

Voilà pourquoi j'ai retenu une formulation un peu plus vague que celle du Gouvernement. C'est le fruit de l'expérience du terrain, et c'est ce souci de la prise en compte de la réalité sur le terrain qui me conduit à maintenir l'amendement.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 116, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n° 156 n'a plus d'objet.

Par amendement n° 117, M. Richert propose, dans la première phrase du quatrième alinéa de l'article 3, de remplacer les mots : « peut confier » par le mot : « confie ».

La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** La substitution de mots que je propose change radicalement les choses dans la mesure où, à l'échelon des différents territoires, la responsabilité est transférée de façon automatique.

Si je comprends bien, madame le ministre, dans un premier temps, vous aviez indiqué « peut confier » tout simplement parce que vous saviez qu'il serait difficile, dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, où il faudra réagir de façon très rapide, d'avoir des associations déjà constituées.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle il est précisé que, dans l'attente de la mise en place de tels organismes, notamment dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, c'est l'Etat qui, par défaut, assurera effectivement la surveillance, en particulier au travers de son administration déconcentrée, qui le fait, la plupart du temps, avec une parfaite compétence.

C'est donc la DRIRE qui assurerait la jonction entre le moment où la décision sera prise et celui où les associations seront à même de reprendre le flambeau.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Philippe François, rapporteur.** Elle s'en remet à la sagesse du Sénat.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Le Gouvernement est favorable à cette proposition, qui va effectivement dans le sens de l'engagement, que souhaite prendre l'Etat, que les choses se mettent en place rapidement. Par conséquent, l'emploi de l'indicatif nous agré.

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 117, accepté par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 25, M. François, au nom de la commission des affaires économiques, propose, dans la première phrase du quatrième alinéa de l'article 3, après les mots : « peut confier », d'insérer les mots : « la mise en œuvre de ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Philippe François, rapporteur.** La possibilité pour l'Etat de confier à un tiers une mission qui lui a été confiée au premier alinéa du présent article doit être précisément encadrée. C'est pourquoi il convient de compléter la rédaction de l'article afin de préciser que, dans le cas où l'Etat a recours à un organisme agréé, c'est la mise en œuvre de cette surveillance qui lui est confiée, et non la responsabilité des mesures à prendre, qui doit rester du domaine des pouvoirs publics.

Cette précision permettra de ne pas créer de distorsion dans l'application de la loi en fonction du recours ou non à un organisme agréé.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Favorable, monsieur le président.

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?... Je mets aux voix l'amendement n° 25, accepté par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 118, M. Richert propose, dans la deuxième phrase du quatrième alinéa de l'article 3, après les mots : « des représentants de l'Etat », d'insérer les mots : « et de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie » et, après les mots : « des associations agréées de protection de l'environnement », d'insérer les mots : « des associations agréées de protection de la santé et des associations de consommateurs ».

La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Aux différents organismes énumérés qui seront associés dans les organismes agréés, je souhaite ajouter l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie en tant que telle - cela me paraît indispensable à la suite de l'adoption de l'amendement de la commission des affaires économiques - les associations agréées de protection de l'environnement et, enfin, les associations agréées de protection de la santé et les associations de consommateurs, autant de partenaires aujourd'hui indissociables de l'exercice visé au quatrième alinéa de l'article 3.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission aimerait connaître l'avis du Gouvernement avant de se prononcer.

**M. le président.** Quel est donc l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Ce qui est proposé me semble ressortir davantage au domaine réglementaire qu'au domaine législatif. Pour le reste, sur le fond, je ne suis pas opposée à l'amendement. Je m'en remettra donc à la sagesse du Sénat.

**M. le président.** Quel est maintenant l'avis de la commission ?

**M. Philippe François, rapporteur.** Elle s'en remet à la sagesse du Sénat, monsieur le président.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 118.

**M. Philippe Richert.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Dans le texte du projet, sont nommément visées les « associations agréées de protection de l'environnement ». Par ailleurs, tout à l'heure, nous

avons adopté un amendement précisant que la santé était prioritaire. Il me paraît donc nécessaire de viser, à cet endroit du texte, les associations de protection de la santé. Cela me semble couler de source. Je ne vois pas en quoi cela relève du domaine réglementaire puisque les associations de protection de l'environnement, elles, sont visées nommément dans le projet.

**M. Félix Leyzour.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Leyzour.

**M. Félix Leyzour.** Nous faisons nôtres les arguments développés par M. Richert. Notre groupe votera donc l'amendement.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 118, pour lequel la commission et le Gouvernement s'en remettent à la sagesse du Sénat.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3, modifié.

*(L'article 3 est adopté.)*

#### Article 4

**M. le président.** « Art. 4. - Le droit à l'information sur la qualité de l'air est reconnu à chacun sur l'ensemble du territoire et s'exerce selon les modalités définies par le présent article.

« Sans préjudice des dispositions de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978, les informations relatives à la surveillance de la qualité de l'air, aux émissions dans l'atmosphère et aux consommations d'énergie font l'objet d'une publication périodique, qui peut être confiée aux organismes agréés mentionnés à l'article 3 de la présente loi.

« Lorsque les objectifs de qualité de l'air ne sont pas atteints ou lorsque les seuils d'alerte et valeurs limites mentionnés à l'article 3 sont dépassés ou risquent de l'être, le public en est immédiatement informé.

« Un inventaire des émissions des substances polluantes, un inventaire des consommations d'énergie ainsi qu'un rapport sur la qualité de l'air sont publiés chaque année. »

Sur cet article, je suis d'abord saisi de trois amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 26, M. François, au nom de la commission des affaires économiques, propose de rédiger comme suit le deuxième alinéa de cet article :

« Sans préjudice des dispositions de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public, et diverses dispositions d'ordre administratif social et fiscal, les informations relatives à la surveillance de la qualité de l'air font l'objet d'une publication périodique qui peut être confiée, dans leur zone de compétence, aux organismes agréés mentionnés à l'article 3 de la présente loi. L'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie publie périodiquement les informations relatives aux émissions des substances polluantes dans l'atmosphère et aux consommations d'énergie. »

Cet amendement est assorti de deux sous-amendements présentés par MM. Rouquet, Authié, Besson, Charzat, Miquel, Pastor et Peyronnet, Mme Pourtaud, M. Régnauld et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Le sous-amendement n° 104 tend, dans le texte proposé par l'amendement n° 26 pour le deuxième alinéa de l'article 4, après les mots : « les informations relatives à la surveillance de la qualité de l'air », à ajouter les mots : « et à ses conséquences pour la santé publique ».

Le sous-amendement n° 105 vise, dans la première phrase du texte proposé par l'amendement n° 26 pour le deuxième alinéa de l'article 4, à remplacer le mot : « périodique » par le mot : « quotidienne ».

Par amendement n° 172, le Gouvernement propose de rédiger comme suit le second alinéa de l'article 4 :

« Sans préjudice des dispositions de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public, et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, les résultats d'études épidémiologiques liées à la pollution atmosphérique, ainsi que les informations relatives à la surveillance de la qualité de l'air, aux émissions dans l'atmosphère et aux consommations d'énergie font l'objet d'une publication périodique, qui est confiée, pour leur zone de compétence, aux organismes agréés mentionnés à l'article 3 de la présente loi. »

Par amendement n° 119 rectifié, M. Richert propose :

1° Dans le deuxième alinéa de l'article 4, de remplacer les mots : « peut être confiée » par les mots : « est confiée dans leur zone de compétence géographique ».

2° De compléter *in fine* cet alinéa par la phrase suivante : « La publication des informations nationales relatives à la surveillance de la qualité de l'air, aux émissions dans l'atmosphère et aux consommations d'énergie est confiée à l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. »

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter l'amendement n° 26.

**M. Philippe François, rapporteur.** Cet amendement vise à préciser la rédaction du deuxième alinéa de l'article 4, qui définit les outils permettant d'assurer l'exercice du droit à l'information.

En effet, les organismes agréés de surveillance de la qualité de l'air sont moins bien équipés que l'ADEME pour organiser la publication périodique d'informations sur les émissions de polluants et sur les consommations d'énergie.

Il importe donc de préciser les compétences de chacun, qui s'exerceront, selon le cas, à l'échelon local ou à l'échelon national.

**M. le président.** La parole est à M. Rouquet, pour présenter les sous-amendements n° 104 et 105.

**M. René Rouquet.** En ce qui concerne le sous-amendement n° 104, je rappelle que l'un des objectifs de la surveillance de la qualité de l'air est d'éviter les effets nocifs de la pollution atmosphérique sur la santé. L'information de la population en ce domaine n'a de sens que si elle a une visée sanitaire. Ce sous-amendement est dans le droit-fil des mesures que nous avons proposées jusqu'à maintenant.

Quant au sous-amendement n° 105, qui est de pure précision, il a pour objet de prévoir une information quotidienne en matière de qualité de l'air.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre, pour présenter l'amendement n° 172.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Cet amendement vise à apporter des éléments de réponse sur deux points.

En premier lieu, et pour faire écho à l'amendement n° 26, il nous paraît difficile de confier seulement à l'ADEME le soin de publier les informations nationales, nombre d'organismes et de ministères ayant aujourd'hui compétence pour ce faire.

Si l'ADEME peut publier des informations - c'est tout à fait légitime - il nous paraît, en revanche, très difficile d'en faire la seule source d'information. Cela nous pose problème.

En second lieu, en réponse aux nombreuses observations et suggestions qu'ont faites certains d'entre vous, nous proposons d'ajouter les résultats des études épidémiologiques liées à la pollution atmosphériques à l'ensemble des informations à publier périodiquement. Cela permettra d'établir un lien entre l'épidémiologie et l'information, puisque c'est cela qui intéresse le public.

**M. le président.** La parole est à M. Richert, pour défendre l'amendement n° 119 rectifié.

**M. Philippe Richert.** Venant de prendre connaissance de l'amendement du Gouvernement, je souhaite proposer un sous-amendement, lequel répondrait en même temps à l'objet de mon propre amendement, qui vise à remplacer les mots : « peut-être confié » par les mots : « est confié ».

Il me paraît fondamental - je l'ai dit ce matin - de ne pas dire simplement que l'on va peut-être confier aux associations de surveillance la publication de l'information. Compte tenu de l'exigence de transparence, la publication des informations doit être assurée non pas par l'Etat mais par les organismes locaux.

En revanche, sur le plan national, il faut, bien entendu, assurer une coordination, mission qui peut être confiée, notamment, à l'ADEME.

C'est pourquoi je souhaite, si nous devons adopter l'amendement du Gouvernement, remplacer dans l'avant-dernière ligne, les mots : « qui peut être confié » par les mots : « qui est confié pour leur zone de compétence aux organismes agréés mentionnés à l'article 3 de la présente loi ».

Par l'amendement n° 119 rectifié je propose, pour concrétiser ce que je disais à l'instant, et qui est, je crois, fondamental, de remplacer les mots : « peut être confiée » par les mots : « est confiée ». En effet, nos concitoyens ne comprendraient pas que l'on retire aux associations le droit d'informer.

Ensuite, je propose de compléter l'article 4, afin de prévoir qu'à l'échelon national, c'est l'Agence nationale de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie qui sera responsable de l'information, comme M. le rapporteur l'a indiqué tout à l'heure.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Monsieur le président, je souhaite que la séance soit suspendue pendant quelques instants.

**M. le président.** La séance est suspendue.

**(La séance, suspendue à vingt-trois heures, est reprise à vingt-trois heures dix.)**

**M. le président.** La séance est reprise.

Cette suspension de séance a dû permettre une transaction !

**M. Philippe François, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Philippe François, rapporteur.** Après discussion, en effet, la commission est convenue de retirer l'amendement n° 26, au profit de l'amendement n° 172 du Gouvernement, lequel serait affecté d'un sous-amendement déposé par M. Richert.

**M. le président.** L'amendement n° 26 est retiré et les sous-amendements n°s 104 et 105 n'ont donc plus d'objet.

Par ailleurs, je suis saisi d'un sous-amendement n° 191, présenté par M. Richert, et tendant, dans le texte proposé par l'amendement n° 172 pour le deuxième alinéa de l'article 4, à remplacer les mots : « qui peut être confiée » par les mots : « qui est confiée ».

La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** J'ai déjà eu l'occasion d'exposer les motifs de ce sous-amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Philippe François, rapporteur.** Favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Egalement favorable.

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le sous-amendement n° 191, accepté par la commission et par le Gouvernement.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix, ainsi modifié, l'amendement n° 172, accepté par la commission.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n° 119 rectifié n'a plus d'objet.

Je suis maintenant saisi de trois amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 120, M. Richert propose de remplacer le troisième alinéa de l'article 4 par trois alinéas ainsi rédigés :

« Lorsque les seuils d'alerte et valeurs limites mentionnées à l'article 3 sont atteints ou risquent de l'être, l'information du public est assurée immédiatement et préalablement par les organismes de surveillance agréés.

« Elle est complétée par l'autorité administrative compétente qui indique les valeurs mesurées, les conséquences sanitaires, les conseils aux populations concernées et les dispositions réglementaires arrêtées.

« L'autorité administrative compétente peut déléguer la mise en œuvre de cette information aux organismes agréés prévus à l'article 3 de la présente loi. »

Par amendement n° 27, M. François, au nom de la commission des affaires économiques, propose de rédiger comme suit le troisième alinéa de cet article :

« Lorsque les seuils d'alerte et valeurs limites mentionnés à l'article 3 sont atteints, l'information du public s'effectue sous la responsabilité de l'autorité administrative compétente qui peut en déléguer la mise en œuvre aux organismes agréés prévus à l'article 3 de la présente loi. »

Par amendement n° 173, le Gouvernement propose, après les mots : « le public », de rédiger comme suit la fin du troisième alinéa de cet article : « en est immédiatement informé par l'autorité administrative compétente. Cette information peut également porter sur les valeurs mesurées, les conseils aux populations concernées et les dispositions réglementaires arrêtées. L'autorité administrative compétente peut déléguer la mise en œuvre de cette information aux organismes agréés prévus à l'article 3 de la présente loi. »

La parole est à M. Richert, pour défendre l'amendement n° 120.

**M. Philippe Richert.** Cet amendement tend à limiter la portée d'un sous-amendement que j'ai présenté précédemment.

En fait, il ne s'agit pas de rendre les associations compétentes pour décider que les seuils sont dépassés. Il s'agit de préciser que, lorsque les niveaux sont dépassés, l'information est assurée par les associations et complétée par l'autorité administrative quant aux valeurs mesurées, aux conséquences sanitaires, aux conseils aux populations concernées et aux dispositifs réglementaires arrêtés.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 27.

**M. Philippe François, rapporteur.** L'information du public est une mesure, à coup sûr, heureuse et nécessaire. Cet amendement a pour objet de préciser que cette information ne peut se faire que sous la responsabilité de l'autorité administrative compétente, étant donné l'importance et les conséquences attachées aux faits considérés.

Cependant, l'autorité administrative peut déléguer la mise en œuvre de cette information à un réseau de surveillance de la qualité de l'air, dans des conditions analogues à celles qui sont prévues par l'arrêté préfectoral du 25 avril 1994 instituant la procédure d'alerte dans la région d'Ile-de-France.

En outre, il n'a pas semblé opportun d'avertir le public lorsque les seuils risquent seulement d'être dépassés.

Enfin, l'information du public sur les objectifs de qualité de l'air relève non pas d'une information immédiate, en application d'une procédure d'alerte quotidienne visée par le présent alinéa, mais plutôt d'une information synthétique, publiée périodiquement et faisant ressortir l'évolution dans le temps. Ce type d'information est prévu par le deuxième alinéa de l'article 4.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre, pour présenter l'amendement n° 173.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Cet amendement vise à reprendre partiellement l'amendement de M. Richert et, pour l'essentiel, ce que proposait M. le rapporteur.

Il est un point sur lequel je ne puis cependant partager la position de la commission : l'information préalable. Il s'agit d'un élément très important.

Nombre d'entre vous, mesdames, messieurs les sénateurs, ont souligné, au cours de l'après-midi, combien était importante la prévision. Les systèmes techniques dont nous disposons aujourd'hui, notamment celui d'AIRPARIF, permettent de faire des prévisions six heures à l'avance. En cas de nécessité, des mesures d'urgence devront pouvoir être mises en œuvre immédiatement.

C'est la raison pour laquelle je tiens beaucoup aux mots : « risquent de l'être ». La population doit pouvoir être immédiatement informée dès que l'autorité compétente ou l'organisme de surveillance ont connaissance de l'existence d'un risque de pollution. Elle souhaite être prévenue à l'avance.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 120 et 173 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission émet un avis défavorable sur l'amendement n° 120. En effet, elle préfère la rédaction de son amendement n° 27, selon lequel l'information se fait sous la responsabilité de l'autorité administrative compétente, qui peut en déléguer la mise en œuvre au réseau.

Quant à l'amendement n° 173, les explications données par Mme le ministre sont suffisamment explicites pour que la commission s'y déclare favorable et retire son amendement n° 27.

**M. le président.** L'amendement n° 27 est retiré.

Monsieur Richert, l'amendement n° 120 est-il maintenu ?

**M. Philippe Richert.** L'amendement du Gouvernement va dans le même sens que le mien. Toutefois, dans ce dernier, je précisais que, lorsque les seuils d'alerte sont dépassés, les associations continuent d'informer. J'aimerais que Mme le ministre me confirme qu'il en sera ainsi.

Sous cette réserve, je retire bien évidemment mon amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 120 est retiré.

Je vais mettre aux voix l'amendement n° 173.

**M. Pierre Laffitte.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Laffitte.

**M. Pierre Laffitte.** Je me félicite de l'amendement déposé par le Gouvernement, qui traduit notamment sa volonté de prévenir le plus tôt possible les populations. C'est en effet tout à fait capital, car c'est véritablement cela que les populations attendent d'un système d'information sur les pollutions.

**M. Jean-François Le Grand.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Le Grand.

**M. Jean-François Le Grand.** Nous partageons l'avis de M. Laffitte.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je dirai à M. Richert que rien dans les dispositions législatives ne semble indiquer que les associations cessent d'informer parce que l'État prend le relais.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 173, accepté par la commission.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...  
Je mets aux voix l'article 4, modifié.

*(L'article 4 est adopté.)*

### Article 5

**M. le président.** « Art. 5. - Les conditions d'application du présent titre sont définies par un décret en Conseil d'Etat qui détermine notamment les seuils d'alerte et les valeurs limites mentionnés à l'article 3 ainsi que la liste des substances mentionnées au deuxième alinéa de cet article. »

Par amendement n° 28, M. François, au nom de la commission des affaires économiques, propose de rédiger comme suit cet article :

« Les conditions d'application du présent titre sont définies par un décret en Conseil d'Etat. La liste et la carte des communes incluses dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants ainsi que dans les agglomérations comprises entre 100 000 et 250 000 habitants sont annexées à ce décret. »

Cet amendement est assorti d'un sous-amendement n° 174, présenté par le Gouvernement, et tendant, dans la première phrase de l'amendement n° 28, après les mots : « du présent titre », à insérer les mots : « et notamment la liste des substances mentionnées au deuxième alinéa de l'article 3. »

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter l'amendement n° 28.

**M. Philippe François, rapporteur.** Cet amendement vise tout d'abord à simplifier la rédaction du présent article, en supprimant l'énumération des dispositions qui devront être arrêtées par décret en Conseil d'Etat et qui n'a pas lieu d'être.

Par ailleurs, il tend à annexer à ce décret la liste et la carte des communes concernées par le dispositif des réseaux de surveillance, car le concept d'agglomération, qui ne recouvre pas celui de commune, mérite d'être explicité au moyen d'une cartographie précise qui fera référence, pour éviter des confusions.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 28 et pour présenter le sous-amendement n° 174.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je suis tout à fait favorable à l'amendement n° 28, sous réserve de l'adoption du sous-amendement n° 174, qui vise à compléter le texte de la commission en y ajoutant les mots : « et notamment la liste des substances mentionnées au deuxième alinéa de l'article 3 ».

En effet, nous avons besoin d'une habilitation législative pour pouvoir, par décret, fixer cette liste des substances mentionnées.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 174 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La liste des substances est comprise dans le décret. Il n'est pas nécessaire de le préciser. En outre, le mot « notamment » est tout à fait inopportun, car il affaiblit la portée juridique du texte. Il a déjà été supprimé dans d'autres articles précédents.

En conséquence, la commission est défavorable au sous-amendement n° 174.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Il est vrai que la liste, elle-même, est de nature réglementaire, mais il me faut une habilitation législative pour pouvoir la publier.

**M. Philippe François, rapporteur.** Madame le ministre, acceptez-vous de supprimer le mot « notamment » ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Si l'on ôte l'adverbe « notamment », le décret se limitera à la liste des substances. Or il doit comprendre d'autres éléments. C'est pourquoi le mot « notamment » est nécessaire.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, êtes-vous convaincu par l'argumentation de Mme le ministre ?

**M. Philippe François, rapporteur.** Oui, tout à fait. La commission est favorable au sous-amendement.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le sous-amendement n° 174, accepté par la commission.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande la parole?...  
Je mets aux voix, ainsi modifié, l'amendement n° 28, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, l'article 5 est ainsi rédigé.

## TITRE II PLANS RÉGIONAUX POUR LA QUALITÉ DE L'AIR

### Article 6

**M. le président.** « Art. 6. – Le préfet de région et en Corse le préfet de Corse peut élaborer un plan régional pour la qualité de l'air qui fixe des orientations permettant, pour atteindre les objectifs de qualité de l'air mentionnés à l'article 3, de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets. Ce plan fixe également des objectifs de qualité de l'air spécifiques à certaines zones lorsque les nécessités de leur protection le justifient.

« A ces fins, le plan régional pour la qualité de l'air s'appuie sur un inventaire des émissions et une évaluation de la qualité de l'air. »

Je suis saisi de trois amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 121, M. Richert propose de rédigé comme suit le début de la première phrase du premier alinéa de cet article : « Dans les régions, le conseil régional élabore dans un délai de deux ans à partir de la publication de la présente loi un plan régional... ».

Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 135 rectifié *bis* est présenté par MM. Eckenspieller, Hugo et Lemaire.

L'amendement n° 157 est déposé par MM. Leyzour, Minetti, Billard et les membres du groupe communiste républicain et citoyen.

Tous les deux tendent, dans la première phrase du premier alinéa de cet article, à remplacer les mots : « peut élaborer » par le mot : « élabore ».

La parole est à M. Richert, pour défendre l'amendement n° 121.

**M. Philippe Richert.** Cet amendement concerne les plans régionaux de la qualité de l'air. Il répond à deux soucis.

Le premier est de rendre ces plans obligatoires. Je crois que ce principe est repris dans d'autres amendements.

Le second est de confier l'élaboration de ces plans au conseil régional plutôt qu'au préfet de région.

Cela instituerait un certain parallélisme avec ce qui se fait dans le domaine de l'eau, et je pense que le conseil régional serait tout à fait à même de remplir cette mission.

**M. le président.** La parole est à M. Eckenspieller, pour défendre l'amendement n° 135 rectifié *bis*.

**M. Daniel Eckenspieller.** Cet amendement tend à rendre obligatoire et non pas facultative l'élaboration du plan régional de la qualité de l'air, qui apparaît comme l'une des pièces maîtresses du dispositif proposé.

En effet, l'article 10 confère au plan régional de la qualité de l'air des attributions primordiales, tel le renforcement des mesures techniques.

Par ailleurs, dans la mesure où l'élaboration du plan pour la protection de l'atmosphère et le plan de déplacement urbain ont tous deux un caractère obligatoire, ils

doivent être compatibles avec les orientations du plan régional de la qualité de l'air « lorsque ce plan existe ». Il paraîtrait opportun de s'assurer de cette cohérence, qui est effectivement souhaitable, à travers le caractère obligatoire des trois documents.

**M. le président.** La parole est à M. Leyzour, pour défendre l'amendement n° 157.

**M. Félix Leyzour.** Le projet de loi qui nous est soumis prévoit la mise en place de plans régionaux pour la qualité de l'air.

Là encore, il s'agit d'un dispositif qui n'est pas sans intérêt. Néanmoins, nous sommes, mes collègues et moi-même, extrêmement pessimistes quant à la portée d'un tel dispositif.

En effet, les plans régionaux auront pour mission de fixer des orientations permettant d'atteindre les objectifs de qualité de l'air tels qu'ils résultent de l'article 3. Mais, ici encore, de quels moyens bénéficieront ces plans régionaux pour avoir une réelle portée ?

Devra-t-on attendre le concours des régions, celui des départements ou bien encore celui des villes ?

Vous reconnaissez, madame le ministre, dans la présentation de votre projet de loi que l'environnement est générateur d'emplois ; vous parlez même d'enjeu économique ; nous partageons cette analyse.

Que l'Etat, alors, montre l'exemple et investisse à la hauteur des besoins et des enjeux dans ce secteur !

Nous savons – et vous savez – qu'il s'agit là d'une des faiblesses essentielles de votre projet de loi.

La qualité de l'air doit être l'objet des préoccupations de notre nation tout entière.

Des plans régionaux se justifient néanmoins dans la mesure où, dans chacune de nos régions, les causes de pollution, les éléments qui entrent dans la composition de l'air sont différents.

Les mesures à apporter aux pollutions atmosphériques sont spécifiques, d'où la nécessité des plans régionaux qui doivent couvrir la totalité de notre territoire.

Tel est le sens de notre amendement, que je vous demande d'adopter, mes chers collègues.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 121, 135 rectifié *bis* et 157 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** S'agissant de l'amendement n° 121, nous considérons qu'il pose un vrai problème de répartition des compétences au regard des lois de décentralisation. *A priori*, en effet, les régions, à travers leurs instances représentatives, ne sont généralement pas demandeurs et ne souhaitent pas que le plan pour la qualité de l'air soit obligatoire. Au demeurant, si d'aventure, les régions devaient recevoir compétence, elles devraient, bien évidemment, bénéficier d'un transfert de ressources. La commission est donc défavorable à cet amendement.

Elle est également défavorable aux amendements n°s 135 rectifié *bis* et 157, puisque, comme je viens de le dire, nous sommes opposés à l'obligation systématique d'élaborer un plan régional de la qualité de l'air.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 121.

En effet, dans ce projet de loi, nous sommes parvenus à un équilibre entre les compétences de l'Etat et celles des collectivités locales que je ne trouve pas souhaitable de remettre en cause, même si, au début de ma réflexion, j'ai pu un moment aller dans le sens de M. Richert.

En revanche, le Gouvernement est favorable aux amendements identiques n°s 135 rectifié *bis* et 157.

**M. Philippe Richert.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Compte tenu des explications de Mme le ministre, je retire mon amendement pour me rallier aux amendements n° 135 rectifié *bis* et 157, qui satisfont à la première préoccupation que j'avais exprimée.

**M. le président.** L'amendement n° 121 est retiré.

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix les amendements identiques n° 135 rectifié *bis* et 157, repoussés par la commission et acceptés par le Gouvernement.

*(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, adopte les amendements.)*

**M. le président.** Par amendement n° 122 M. Richert propose, après le deuxième alinéa de l'article 6, d'insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le coût d'élaboration par les conseils régionaux des plans régionaux pour la qualité de l'air est compensé par l'Etat au travers d'un prélèvement sur le fonds national de la qualité de l'air. »

La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Je retire cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 122 est retiré.

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 6, modifié.

*(L'article 6 est adopté.)*

#### Article 7

**M. le président.** « Art. 7. - Le comité régional de l'environnement et les représentants des organismes agréés prévus à l'article 3 de la présente loi sont associés à l'élaboration du plan régional pour la qualité de l'air.

« Le projet de plan est mis à la disposition du public pour consultation. Il est transmis pour avis aux conseils municipaux des communes où il existe un plan de déplacements urbains ou un plan de protection de l'atmosphère, ainsi qu'aux conseils généraux. Après modifications éventuelles afin de tenir compte des observations du public et des avis des collectivités consultées, il est arrêté par le préfet de région, après avis du conseil régional.

« Le plan peut être révisé au terme d'une période de cinq ans. »

Je suis saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 132 rectifié *bis*, MM. Chérioux, Caldaguès, de La Malène, de Gaulle et Lemaire proposent de rédiger ainsi le premier alinéa de cet article :

« Le comité régional de l'environnement, les conseils départementaux d'hygiène et le représentant des organismes agréés prévus à l'article 3 de la présente loi sont associés à l'élaboration du plan régional pour la qualité de l'air. »

Par amendement n° 123, M. Richert propose, dans le premier alinéa de cet article, avant les mots : « Le comité régional », d'insérer les mots : « Le préfet de région, le DRIRE, le DRASS, le délégué régional de l'ADEME. »

La parole est à M. Chérioux, pour présenter l'amendement n° 132 rectifié *bis*.

**M. Jean Chérioux.** Le texte fait référence, s'agissant de la procédure d'élaboration du plan régional pour la qualité de l'air, au comité régional de l'environnement, mais il n'est pas question des conseils départementaux de l'environnement, ce qui est assez surprenant.

En effet, les conseils départementaux de l'environnement, en formation de conseils départementaux d'hygiène, ont compétence en matière d'environnement et de santé publique en vertu de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

C'est pourquoi nous proposons de les mentionner au premier alinéa de l'article 7.

**M. le président.** La parole est à M. Richert, pour défendre l'amendement n° 123.

**M. Philippe Richert.** Je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 123 est retiré.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 132 rectifié *bis* ?

**M. Philippe François, rapporteur.** Favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Favorable.

**M. le président.** Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'amendement n° 132 rectifié *bis*, accepté par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 124, M. Richert propose, dans la seconde phrase du deuxième alinéa de l'article 7, de remplacer les mots : « Il est arrêté par le préfet de région après avis du conseil régional » par les mots : « Il est transmis au préfet, qui l'arrête ».

La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Je retire cet amendement, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 124 est retiré.

Par amendement n° 125, M. Richert propose de remplacer le dernier alinéa de l'article 7 par deux alinéas ainsi rédigés :

« Au terme d'une période de cinq ans, il est fait une évaluation de l'application et des résultats du plan régional d'amélioration de la qualité de l'air par rapport notamment aux objectifs qu'il fixait.

« Le plan est modifié en fonction des éléments objectifs du bilan quinquennal et de l'actualisation des données scientifiques et sanitaires. »

La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Je crois utile que, à l'issue d'une période de cinq ans, on établisse un bilan permettant de donner éventuellement une nouvelle orientation au plan. Cela me paraît de nature à garantir une meilleure efficacité au dispositif que nous avons voté.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Philippe François, rapporteur.** Favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Favorable.

**M. le président.** Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'amendement n° 125, accepté par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 133 rectifié, MM. Chérioux, Caldaguès, de La Malène et de Gaulle proposent de compléter *in fine* l'article 7 par un alinéa ainsi rédigé :

« En région d'Ile-de-France, le préfet de police de Paris, préfet de la zone de défense de Paris, et le maire de Paris sont associés à l'élaboration et à la révision du plan. »

Cet amendement est assorti d'un sous-amendement n° 175, présenté par le Gouvernement, et tendant à compléter le texte proposé par l'amendement n° 133 rectifié par une phrase ainsi rédigée : « Celui-ci est approuvé par le préfet de région après avis du préfet de police. »

La parole est à M. Chérioux, pour présenter l'amendement n° 133 rectifié.

**M. Jean Chérioux.** Nous constatons avec étonnement que le texte qui nous est présenté prévoit que le maire de Paris ne sera consulté sur le plan régional pour la qualité de l'air en Ile-de-France qu'après que celui-ci aura été élaboré par le préfet de région.

Il me semble que le Ville de Paris joue tout de même un rôle particulièrement important en ce qui concerne la pollution atmosphérique et que, de ce fait, il serait logique que son maire et le préfet de police soient associés à l'élaboration même de ce plan.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre, pour présenter le sous-amendement n° 175.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Le Gouvernement accepte l'amendement de M. Chérioux, mais il souhaite simplement le compléter.

Ce problème relève probablement de l'organisation des pouvoirs administratifs, et donc du domaine réglementaire, mais il n'y a pas véritablement d'inconvénient à faire figurer cette disposition dans le texte, assortie de la précision rédactionnelle que nous proposons.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 133 rectifié et sur le sous-amendement n° 175 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** Favorable à l'un et à l'autre.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 175.

**M. Jean Chérioux.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Chérioux.

**M. Jean Chérioux.** Madame le ministre, si votre sous-amendement est adopté, qu'advient-il au juste du maire de Paris dans cette affaire ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Dans la mesure où il s'agit simplement de compléter votre amendement d'une phrase, monsieur Chérioux, il va de soi que le maire de Paris reste associé, dès le départ, à l'élaboration du plan.

**M. Jean Chérioux.** Vous savez que je suis très soucieux de défendre les prérogatives du maire de Paris, madame le ministre ! (*Sourires.*)

**M. Michel Caldaguès.** Très bien !

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Ses prérogatives sont intactes.

**Mme Danielle Bidard-Reydet.** Vous êtes vraiment un très bon défenseur du maire de Paris, monsieur Chérioux ! (*Nouveaux sourires.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le sous-amendement n° 175, accepté par la commission.

(*Le sous-amendement est adopté.*)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...  
Je mets aux voix, ainsi modifié, l'amendement n° 133 rectifié, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...  
Je mets aux voix l'article 7, modifié.

(*L'article 7 est adopté.*)

### Article 8

**M. le président.** « Art. 8. - Les modalités d'application du présent titre sont déterminées par décret en Conseil d'Etat ». - (*Adopté.*)

### TITRE III

### PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

**M. le président.** Par amendement n° 151, M. Bernard Hugo propose de rédiger ainsi l'intitulé de cette division : « Programmes locaux de protection de l'atmosphère ».

Cet amendement est-il soutenu ?...

### Article 9

**M. le président.** « Art. 9. - I. - Dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ainsi que dans les zones où, dans des conditions précisées par décret en Conseil d'Etat, les valeurs limites mentionnées à l'article 3 de la présente loi sont dépassées, le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère, compatible avec les orientations du plan régional de la qualité de l'air lorsque ce plan existe.

« II. - Le projet de plan est, après avis du comité régional de l'environnement, soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

« III. - Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est arrêté par le préfet.

« IV. - Pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, les plans de protection de l'atmosphère prévus par le présent titre sont arrêtés dans un délai de dix-huit mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi. Pour les zones dans lesquelles est constaté un dépassement des valeurs limites, ils sont arrêtés dans un délai de dix-huit mois à compter de la date à laquelle ce dépassement a été constaté. »

Je suis saisi de quatre amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 29, M. François, au nom de la commission des affaires économiques, propose de rédiger comme suit le I de cet article :

« I. - A compter de la publication de la présente loi, dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, et, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1998, dans les agglomérations comprises entre 100 000 et 250 000 habitants où les valeurs limites mentionnées à l'article 3 de la présente loi ont été dépassées de manière répétée sur une période de six mois, le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère. »

Par amendement n° 11 rectifié *bis*, MM. Cabanel, Joly, Bimbenet, Laffitte, Demilly, Soucaret, Berchet, Vigouroux et André Boyer proposent, dans le paragraphe I de cet article, de remplacer le chiffre : « 250 000 » par le chiffre : « 100 000 ».

Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 126 est présenté par M. Richert.

L'amendement n° 136 rectifié *bis* est déposé par MM. Eckenspieller, Hugo et Lemaire.

Tous deux tendent, à la fin du I de l'article 9, à supprimer les mots : « lorsque ce plan existe ».

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 29.

**M. Philippe François, rapporteur.** L'article 9 du projet de loi habilite le préfet à élaborer un plan de protection de l'atmosphère dans deux cas de figure : d'une part, dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants - il s'agit des vingt-cinq agglomérations au sens de l'INSEE qui devront être couvertes par un réseau de surveillance de la qualité de l'air au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 1997 - et, d'autre part, dans les zones où les valeurs limites définies à l'article 3 du projet de loi sont dépassées.

L'amendement précise le contenu du premier alinéa de l'article 9 en ce qui concerne les zones entrant dans le champ d'application. Il retient une mise en place progressive du dispositif, selon le même calendrier que celui qui est fixé à l'article 3 du projet de loi, relatif aux réseaux de surveillance : le plan de protection de l'atmosphère est obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants et, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1998, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants où les valeurs limites sont dépassées.

Dans ce dernier cas, il ne semble pas réaliste d'imposer l'établissement d'un plan de protection de l'atmosphère lorsque les valeurs limites sont dépassées une seule fois ou de façon exceptionnelle.

Il est donc proposé de subordonner l'obligation d'établissement du plan dans les cas où les dépassements ont été répétés au cours d'une période de six mois. Il appartiendra de préciser, dans le décret en Conseil d'Etat prévu à l'article 13, le nombre de dépassements des normes exigibles pour déclencher la procédure.

**M. le président.** La parole est M. Laffitte, pour défendre l'amendement n° 11 rectifié *bis*.

**M. Pierre Laffitte.** L'amendement de la commission paraît répondre pour l'essentiel à notre préoccupation. Je retire donc l'amendement n° 11 rectifié *bis* et me rallie à l'amendement n° 29.

**M. le président.** L'amendement n° 11 rectifié *bis* est retiré.

La parole est à M. Richert, pour défendre l'amendement n° 126.

**M. Philippe Richert.** Dans la mesure où les plans régionaux sont désormais obligatoires, il est clair qu'il faut modifier l'article 9 en conséquence en supprimant les mots : « lorsque ce plan existe ».

**M. le président.** La parole est à M. Eckenspieller, pour défendre l'amendement n° 136 rectifié *bis*.

**M. Daniel Eckenspieller.** Je n'ai rien à ajouter aux explications de M. Richert.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements identiques n°s 126 et 136 rectifié *bis* ?

**M. Philippe François, rapporteur.** Favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 29, 126 et 136 rectifié *bis* ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je comprends parfaitement le souci tout à fait louable qu'a eu la commission de souhaiter limiter, en quelque sorte, le champ du pouvoir réglementaire.

Toutefois, l'amendement proposé par la commission me pose un problème dans la mesure où il ne me paraît pas compatible avec la directive communautaire qui a servi de base à notre travail.

Cette directive communautaire prévoit trois cas dans lesquels il faut intervenir, la première étant celle des agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Je dois à l'honnêteté de dire au Sénat que le Parlement européen a voté aujourd'hui même une délibération sur ce projet de directive, qui a fait l'objet d'une position commune en juin 1995, abaissant le seuil de 250 000 habitants à 100 000 habitants. Ce projet reviendra donc devant le conseil des ministres de l'environnement le 23 juin 1996.

Quoi qu'il en soit, je m'en tiens, pour le moment, au seuil de 250 000 habitants.

Le deuxième cas est celui des zones où les niveaux sont compris entre les valeurs limites et les niveaux maximum.

Le troisième cas est celui des zones où les valeurs limites sont dépassées.

Ainsi, dans ces deux derniers cas, il n'est pas fait référence à la taille de l'agglomération.

Il ne me paraît pas possible, dès lors que le projet de loi est en fait une application de cette directive, de se mettre en contradiction avec celle-ci et de limiter simplement à certaines agglomérations les cas dans lesquels il pourrait y avoir intervention d'un plan de protection de l'atmosphère.

C'est la raison pour laquelle, tout en reconnaissant tout à fait la légitimité de la démarche, le Gouvernement ne peut pas être favorable à la proposition de la commission.

Pour ce qui est des amendements n°s 126 et 136 rectifié *bis*, qui sont de coordination, le Gouvernement y est favorable.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 29.

**M. Jean Chérioux.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Chérioux.

**M. Jean Chérioux.** J'ai le plus grand respect pour la réglementation européenne, mais, quand elle va jusqu'à s'occuper de détails tels que le fait de savoir s'il s'agit de 110 000, de 125 000 ou de 135 000 habitants, je trouve qu'elle exagère un peu ! C'est donc des deux mains que je voterai l'amendement de la commission.

**M. Michel Caldaguès.** Ça fera quatre avec les miennes !

**M. Pierre Laffitte.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Laffitte.

**M. Pierre Laffitte.** Monsieur le président, je souhaite déposer un sous-amendement à l'amendement n° 29, sous-amendement qui tendrait à supprimer la fin du texte proposé à partir des mots : « où les valeurs limites... ».

**M. Philippe François, rapporteur.** Cela viderait l'amendement de toute signification !

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un sous-amendement n° 192, présenté par M. Laffitte et tendant, dans le texte proposé par l'amendement n° 29 pour le I de l'article 9, à supprimer les mots : « où les valeurs limites mentionnées à l'article 3 de la présente loi ont été dépassées de manière répétée sur une période de six mois, le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère ».

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission est naturellement défavorable à ce sous-amendement, monsieur le président.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je ne peux pas être d'accord avec ce sous-amendement.

J'ai expliqué tout à l'heure que, dans l'état actuel des choses, pour les agglomérations de moins de 250 000 habitants, ce sont uniquement des niveaux de pollution qui doivent jouer.

C'est la raison pour laquelle j'ai demandé que l'on ne retienne pas la proposition de la commission qui s'attache à des notions d'agglomération lorsqu'il ne devrait y avoir que des notions de dépassement de pollution.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 192.

**M. Pierre Laffitte.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Laffitte.

**M. Pierre Laffitte.** Le sous-amendement n° 192 tend simplement à faire en sorte que le seuil soit abaissé à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1998. On passera alors à 100 000 habitants.

**M. Philippe Richert.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** D'après les explications de Mme le ministre, il semble que, à l'échelon européen, on vienne d'abaisser le seuil à 100 000 habitants.

Si tel est le cas, nous allons aujourd'hui adopter un seuil de 250 000 habitants et, dans un an, nous devons légiférer de nouveau pour le faire passer à 100 000 habitants.

C'est la raison pour laquelle j'aurais tendance à me rallier à la proposition de M. Laffitte, qui prévoit dès aujourd'hui la mise en place du seuil de 100 000 habitants.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le sous-amendement n° 192, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(Le sous-amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 29.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je voudrais attirer l'attention du Sénat sur le fait que les deux règles posées par le texte sont celles qui ont fait l'objet d'une position commune. C'est un dispositif que nous devons respecter dans la mesure où nous essayons, précisément, de « coller » à cette directive.

Pour l'instant, le seuil est fixé à 250 000 habitants. Je ne demande pas que l'on change ce seuil. Je demande qu'il y ait deux catégories : les agglomérations de 250 000 habitants et les autres zones, où ne rentrent en ligne de compte que les dépassements de valeurs limites. C'est ce que prévoit la directive.

**M. Philippe François, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission maintient bien évidemment son amendement. Mais, pour rejoindre les propos de M. Chérioux, j'ajouterai ceci :

vous nous avez dit, madame le ministre, qu'une directive de la Commission de Bruxelles était actuellement en projet. Si l'on anticipe les décisions de la Commission de Bruxelles, autant supprimer le Parlement français et rentrer se coucher !

**M. Michel Caldaguès.** Exactement !

**M. Jean Chérioux.** Il faut lever la séance !

**M. Philippe Richert.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Je me rallie volontiers aux arguments de Mme le ministre, car il est logique d'aller dans le sens souhaité par la Commission de Bruxelles. Toutefois, je m'y rallie non pas parce que c'est cette dernière qui a pris la décision mais parce que les arguments qui ont été développés par Mme le ministre me semblent tout à fait justifiés.

**M. Jean Chérioux.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Chérioux.

**M. Jean Chérioux.** Je ne veux ni être désagréable ni m'opposer à Mme le ministre mais, tout comme mon collègue Philippe François, j'estime que, pour le moment, cette directive ne s'applique pas. Par conséquent, je ne vois pas pourquoi nous devrions nous plier à l'avance à des décisions qui sont prises par les technocrates de Bruxelles. Nous sommes des parlementaires. Nous nous prononçons en tant que parlementaires et, en tant que tel, je voterai cet amendement.

**M. Michel Caldaguès.** Très bien !

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Peut-être me suis-je mal exprimée sur la procédure. Le projet de directive que M. le rapporteur a évoqué et qui a servi de fondement...

**M. Jean Chérioux.** Ce n'est qu'un projet !

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** ... a fait l'objet d'une position commune des ministres en juin 1995 sous présidence française, et ce à notre demande, monsieur le sénateur.

Depuis, et je vous l'ai dit tout à l'heure – peut-être n'aurais-je pas dû vous apporter cette information ; mais il me paraissait normal, dès lors que je la détenais, de vous la livrer – le Parlement européen a proposé d'abaisser à 100 000 habitants le seuil que nous avions fixé à 250 000. Je ne vous demande pas d'en tenir compte ni d'anticiper cette décision.

**M. Michel Caldaguès.** C'est ce que nous avons cru comprendre !

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Non, je n'ai pas modifié ce seuil de 250 000 habitants.

J'essaie de vous expliquer, mais peut-être suis-je maladroit, que cette directive, qui a été votée en juin 1995, prévoit deux cas de figure. Le premier concerne toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants quelle que soit le niveau de la pollution, et le second, non soumis à un seuil, s'applique dès qu'un les problème de pollution se pose.

M. François propose de limiter ce deuxième cas aux agglomérations comprises entre 100 000 et 250 000 habitants, ce qui pose problème puisque le projet de directive

communautaire ne prévoit pas de seuil. Par conséquent, il restreint considérablement les lieux dans lesquels peuvent se produire des pollutions importantes.

L'information que je vous ai donnée et que je n'aurais peut-être pas dû vous livrer ne doit donc pas entrer ici en ligne de compte.

Je ne modifie pas ce seuil de 250 000 habitants. Si je suis défavorable à l'amendement n° 29, c'est parce qu'il n'est pas possible de fixer un seuil de population pour limiter les lieux dans lesquels peut se produire une forte pollution.

**M. Philippe François, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Philippe François, rapporteur.** Madame le ministre, je vous remercie de cette explication claire.

Reconnaissez que nous avons tout à l'heure quelques raisons de croire que vous soumettiez votre texte à la décision de la Commission de Bruxelles. Vous comprenez donc notre irritation.

**M. Jean Chérioux.** Vous vous soumettez à un *diktat* de Bruxelles !

**M. Philippe François, rapporteur.** Mais, compte tenu de vos explications, je retire, bien entendu, cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 29 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les amendements identiques n°s 126 et 136 rectifié *bis*, acceptés par la commission et par le Gouvernement.

*(Les amendements sont adoptés.)*

**M. le président.** Toujours sur l'article 9, je suis maintenant saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 30, M. François, au nom de la commission des affaires économiques, propose, dans le paragraphe II de l'article 9, de remplacer les mots : « du comité régional de l'environnement » par les mots : « du ou des conseils départementaux d'hygiène concernés ».

Par amendement n° 176, le Gouvernement propose de rédiger comme suit le paragraphe II de ce même article :

« II. – Le projet de plan est, après avis du comité régional de l'environnement et du ou des conseils départementaux d'hygiène concernés, soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement. »

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 30.

**M. Philippe François, rapporteur.** Cet amendement soumet le plan de protection de l'atmosphère à l'avis du ou des conseils départementaux d'hygiène selon l'emprise géographique des zones concernées par ce plan.

Il reprend une procédure analogue à celle qui est prévue par le décret du 25 octobre 1991 pour l'élaboration des zones de protection spéciale.

La composition pluraliste de ces comités, au sein desquels siègent des représentants des administrations de la santé, de l'agriculture, de l'équipement, de l'industrie, deux conseillers généraux, trois maires, un médecin inspecteur de santé, quatre personnalités qualifiées, dont deux médecins, permet de prendre en compte la diversité des implications du plan de protection de l'atmosphère, tant en ce qui concerne les mesures arrêtées qu'en ce qui concerne les objectifs poursuivis, notamment au regard de la santé publique.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre, pour défendre l'amendement n° 176 et pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 30.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** L'amendement n° 176 vise à intégrer la proposition de la commission dans le texte, c'est-à-dire à faire figurer en même temps le conseil départemental d'hygiène et le comité régional de l'environnement. A partir du moment où nous nous plaçons dans une politique régionale, il paraît logique que le comité régional de l'environnement soit consulté.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 176 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission est favorable à cet amendement, car elle tient surtout, je le répète, à la consultation des conseils départementaux d'hygiène. Cela dit, je retire l'amendement n° 30.

**M. le président.** L'amendement n° 30 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 176, accepté par la commission.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 12 rectifié *bis*, MM. Cabanel, Joly, Bimbenet, Laffitte, Demilly, Soucarret, Berchet, Vigouroux et André Boyer proposent, dans la première phrase du paragraphe IV de l'article 9, de remplacer le chiffre : « 250 000 » par le chiffre « 100 000. »

La parole est à M. Laffitte.

**M. Pierre Laffitte.** Je suis satisfait des explications données par Mme le ministre. De plus, puisque la commission et le Gouvernement sont défavorables à l'abaissement du seuil et que, par ailleurs, à la demande du gouvernement français, lors de la présidence française, les solutions correspondantes ont été retenues, je retire cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 12 rectifié *bis* est retiré.

Par amendement n° 31, M. François, au nom de la commission des affaires économiques, propose, dans la deuxième phrase du paragraphe IV de l'article 9, de remplacer les mots : « de la date à laquelle ce dépassement a été constaté » par les mots : « du terme de la période de six mois, visée au I ci-dessus, au cours de laquelle les dépassements ont été constatés. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Philippe François, rapporteur.** Cet amendement n'a plus d'objet.

**M. le président.** L'amendement n° 31 n'a plus d'objet.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 9, modifié.

*(L'article 9 est adopté.)*

#### Article 10

**M. le président.** « Art. 10. – Le plan de protection de l'atmosphère peut renforcer les objectifs de qualité de l'air mentionnés à l'article 3 de la présente loi et fixe, ou, lorsqu'il existe un plan régional pour la qualité de l'air, précise, s'il y a lieu, les orientations permettant d'atteindre ces objectifs ainsi que les modalités de l'alerte. Il peut, en outre, renforcer les mesures techniques mentionnées aux articles 19 et 20 de la présente loi.

« Il recense les mesures qui peuvent être mises en œuvre pour atteindre les objectifs qu'il a fixés notamment en ce qui concerne les règles de fonctionnement et d'ex-

exploitation de certaines catégories d'installations, l'usage des carburants ou combustibles, les conditions d'utilisation de certains objets mobiliers, l'augmentation de la fréquence des contrôles des émissions des installations, des véhicules ou autres objets mobiliers, et l'élargissement de la gamme des substances contrôlées.»

Sur cet article, je suis saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 32, M. François, au nom de la commission des affaires économiques, propose de supprimer le second alinéa de cet article.

Par amendement n° 177, le Gouvernement propose de rédiger ainsi le second alinéa de ce même article :

« Le décret mentionné à l'article 13 précise les mesures qui peuvent être mises en œuvre pour atteindre les objectifs fixés par le plan de protection de l'atmosphère, notamment en ce qui concerne les règles de fonctionnement et d'exploitation de certaines catégories d'installations, l'usage des carburants ou combustibles, les conditions d'utilisation de certains objets mobiliers, l'augmentation de la fréquence des contrôles des émissions des installations, des véhicules ou autres objets mobiliers, et l'élargissement de la gamme des substances contrôlées.»

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 32.

**M. Philippe François, rapporteur.** Le second alinéa de l'article 6, dont la portée juridique est affaiblie par l'usage de l'adverbe « notamment », énumère les dispositions contenues dans le plan de protection de l'atmosphère pour atteindre les objectifs de qualité de l'air et pour renforcer les mesures techniques nationales prévues aux articles 19 et 20 du présent texte.

Il s'agit de dispositions de nature essentiellement réglementaire qui figurent déjà dans les articles 8 et 9 du décret du 13 mai 1974 relatif au contrôle des émissions polluantes dans l'atmosphère et à certaines utilisations de l'énergie thermique, modifié par le décret du 25 octobre 1991.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre, pour défendre l'amendement n° 177 et pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 32.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 32, car nous avons besoin d'une habilitation législative.

Par ailleurs, il nous paraît important de bien préciser, faute de quoi il ne figurerait nulle part, le contenu du plan de protection de l'atmosphère.

Nous avons donc proposé une nouvelle rédaction qui tente de répondre au souci exprimé par la commission en précisant les mesures qui peuvent être mises en œuvre pour atteindre les objectifs fixés par le plan de protection de l'atmosphère en ce qui concerne « les règles de fonctionnement et d'exploitation de certaines catégories d'installations, l'usage des carburants ou combustibles, les conditions d'utilisation de certains objets mobiliers, l'augmentation de la fréquence des contrôles des émissions des installations, des véhicules ou autres objets mobiliers, et l'élargissement de la gamme des substances contrôlées.»

Il nous paraît important que le législateur précise le contenu de ce plan.

Si nous supprimons le second alinéa de l'article 10 – permettez-moi d'attirer votre attention sur ce point – il ne serait pas possible de connaître les dispositions contenues dans ce plan, ce qui irait, dans un certain sens, à l'encontre de l'objectif poursuivi par la commission.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 177 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** Le premier alinéa de l'article 10 du projet de loi dispose : « Le plan de protection de l'atmosphère peut renforcer les objectifs de qualité de l'air mentionnés à l'article 3 de la présente loi et fixe, ou, lorsqu'il existe un plan régional pour la qualité de l'air, précise, s'il y a lieu, les orientations permettant d'atteindre ces objectifs ainsi que les modalités de l'alerte. Il peut, en outre, renforcer les mesures techniques mentionnées aux articles 19 et 20 de la présente loi.»

Par conséquent, tout est dit. Par ailleurs, nous considérons que ces dispositions relèvent du domaine réglementaire, d'autant que l'article 13 renvoie à un décret d'application. Dès lors, l'amendement n° 177 ne me paraît pas justifié, et j'émetts donc un avis défavorable.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je voudrais revenir sur ce point, car il n'y a pas de coïncidence exacte, monsieur le sénateur, entre les dispositions du premier alinéa de l'article 10, qui effectivement tend à renforcer les mesures techniques, et le second alinéa, qui précise les dispositions contenues dans le plan de protection de l'atmosphère en ce qui concerne notamment les catégories d'installations, c'est-à-dire le chauffage, les combustibles, par exemple, les utilisations de certains objets mobiliers, le contrôle des émissions des installations.

Une habilitation législative nous paraît justifiée en ce domaine, faute de quoi le plan de protection de l'atmosphère sera vidé de toute substance ou alors vous laisserez au Gouvernement le soin de prendre des mesures sans aucune habilitation législative, ce qui ne serait pas non plus une bonne chose.

**M. Philippe François, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Philippe François, rapporteur.** Il est toujours difficile d'entrer dans de tels débats mais, madame le ministre, je vous ai indiqué tout à l'heure que toutes ces dispositions figuraient dans le décret du 13 mai 1974. Pensez-vous dès lors qu'il soit nécessaire de les insérer dans la loi ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Monsieur le sénateur, le décret du 13 mai 1974 a été pris sur la base de la loi de 1961. Il y avait donc bien une habilitation législative. Je vais être obligée de prendre un nouveau décret et, comme vous venez vous-même de le dire, j'ai besoin d'un fondement législatif.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 32, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 177, repoussé par la commission.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 10, ainsi modifié.

(L'article 10 est adopté.)

### Article 11

**M. le président.** « Art. 11. – Pour atteindre les objectifs définis par le plan de protection de l'atmosphère, les autorités compétentes en matière de police arrêtent les mesures préventives, d'application temporaire ou permanente, destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique.

« Elles sont prises sur le fondement de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement lorsque l'établissement à l'origine de la pollution relève de cette loi. Dans les autres cas, les autorités mentionnées à l'alinéa précédent peuvent prononcer la restriction ou la suspension des activités polluantes et prescrire des limitations à la circulation des véhicules. »

Par amendement n° 83, MM. Plasait et Dominati proposent, après le mot : « peuvent », de rédiger comme suit la fin de la seconde phrase du second alinéa de cet article : « lorsque l'urgence le requiert, prononcer la restriction ou la suspension des activités polluantes et prescrire des limitations à la circulation des véhicules. »

La parole est à M. Plasait.

**M. Bernard Plasait.** Cet amendement tend à apporter une précision qui me paraît utile.

L'article 11 prévoit les mesures qui peuvent être prises pour atteindre les objectifs définis par le plan de protection de l'atmosphère, mais il est clair que la suspension ou la restriction des activités et des déplacements qui peut être décidée en vue de limiter la pollution doit correspondre à une situation d'urgence.

A défaut, l'activité économique et, tout simplement, la vie quotidienne des personnes pourraient être perturbées sans nécessité absolue.

Je crois qu'il serait donc utile de préciser que ces mesures ne peuvent être prises que lorsque l'urgence l'impose.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Le Gouvernement est défavorable à cet amendement, car il est contraire à l'objectif que nous cherchons à atteindre.

Le Sénat a mesuré tout à l'heure l'importance qui s'attachait à l'information préalable du public. Supposons qu'un pic de pollution soit annoncé. Nous informons alors le public qu'il existe un risque de forte pollution. Que proposons-nous ?

Le projet de loi que je vous soumetts prévoit qu'un plan d'urgence est mis au point par le préfet, en accord avec les collectivités locales, aux termes duquel des mesures seront prises en cas de pic de pollution.

Parmi ces mesures figurent des restrictions de circulation. Je rappelle que 85 p. 100 de nos concitoyens approuvent cette disposition. Si vous en limitez l'application aux cas d'urgence, quand s'appliquera-t-elle ? Il n'y aura jamais d'urgence particulière. La seule urgence, c'est la pollution grave. Par conséquent, restreindre l'application des mesures aux cas d'urgence vide en fait totalement de sa substance l'obligation qui est faite aux préfets d'intervenir les jours de forte pollution.

Vous savez, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, l'intérêt que nos concitoyens portent à la gestion de ces « pics » de pollution et les reproches

véhéments qui nous ont été adressés dans la mesure où, jusqu'à présent, la seule réponse possible a été de les inviter à rester chez eux les jours de forte pollution.

Les Français attendent autre chose, en l'occurrence ces plans qui comporteront des restrictions de circulation pour ces jours-là.

C'est la raison pour laquelle je ne peux pas être d'accord avec l'introduction de l'expression « d'urgence ».

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 83.

**M. Philippe Richert.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** Je tiens à attirer l'attention de Mme le ministre sur le risque que comporte la mise en œuvre de mesures tendant à restreindre la circulation automobile, notamment en cas de dépassement des seuils.

Des expériences menées à Bâle ont conduit à des constatations parfois très contrastées. Comme les prévisions de pics de pollution sont encore actuellement très difficiles à établir, il faut, dans l'application de ces mesures, être particulièrement prudent pour éviter que des interdictions de circulation ne soient décidées alors qu'en réalité, quelques heures plus tard, on se rend compte que les seuils n'ont pas été dépassés. C'est ce qui s'est produit à Bâle à la suite de pluies, et ce à deux reprises.

Je ne voterai donc pas l'amendement, pour aller dans le sens du Gouvernement, mais je tenais à le rendre attentif à cet aspect des choses. Il convient d'être extrêmement prudent dans les décisions visant à interdire la circulation quand les seuils sont dépassés.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 83, repoussé par le Gouvernement pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 11.

*(L'article 11 est adopté.)*

### Article 12

**M. le président.** « Art. 12. – Lorsque les seuils d'alerte sont atteints, le préfet prend des mesures propres à limiter l'ampleur et les effets de la pointe de pollution sur la population. Ces mesures, prises après consultation des maires intéressés, comportent un dispositif de restriction ou de suspension des activités concourant aux pointes de pollution, y compris, le cas échéant, de la circulation des véhicules, et de réduction des émissions des sources fixes et mobiles. »

Sur cet article, je suis saisi de trois amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 158, MM. Leyzour, Minetti et Billard, les membres du groupe communiste républicain et citoyen proposent, au début de la première phrase de cet article, de remplacer les mots : « Lorsque les seuils d'alerte sont atteints » par les mots : « Lorsqu'un dépassement des seuils d'alerte est prévu ou est devenu effectif ».

Par amendement n° 127, M. Richert propose, dans la première phrase de l'article 12, après les mots : « sont atteints », d'insérer les mots : « ou risquent d'être dépassés ».

Par amendement n° 152, M. Bernard Hugo propose, dans la première phrase de l'article 12, après les mots : « sont atteints », d'insérer les mots : « ou que des évaluations objectives indiquent que ces seuils d'alerte vont être atteints ».

La parole est à M. Leyzour, pour défendre l'amendement n° 158.

**M. Félix Leyzour.** Cet amendement est à rapprocher de l'amendement que nous avons déposé à l'article 3 et concerne donc la nécessité d'œuvrer à la prévention des pollutions.

Les dépassements des seuils d'alerte que nous avons vécus en région parisienne, notamment au cours de la dernière période, auraient pu, par des mesures appropriées, faire l'objet d'une plus grande prévention.

Pourquoi est-il nécessaire d'attendre que l'air que nous respirons soit devenu nocif pour la santé publique pour que, enfin, l'on consente à prendre des mesures adaptées ?

Les effets de la qualité de l'air sur la santé de tous sont aujourd'hui mieux connus. J'ai abordé cette question dans la discussion générale, comme nombre de mes collègues.

La prévention en matière de qualité de l'air est une question primordiale de santé publique.

Pour toutes ces raisons, nous demandons à la Haute Assemblée d'adopter notre amendement, qui prévoit que des mesures pourront être prises par le préfet dès lors qu'il apparaîtra que l'on s'achemine vers un dépassement des seuils d'alerte. Il en sera de même évidemment lorsque ces seuils seront atteints.

**M. le président.** La parole est à M. Richert, pour défendre l'amendement n° 127.

**M. Philippe Richert.** Avec une rédaction très légèrement différente, la proposition est la même. En effet, si l'on veut interdire la circulation, il faut que cela se fasse avant que les seuils ne soient dépassés. En effet, le temps que les mesures de restriction de circulation prennent effet, quelques heures peuvent s'écouler. Il est donc nécessaire de pouvoir agir en amont et, effectivement, de partir sur l'hypothèse d'un dépassement de seuil.

Je crois que le dispositif prévu tant par l'amendement de notre collègue M. Leyzour que par le mien est indispensable si nous voulons avoir une efficacité dans la réduction de la pollution.

**M. le président.** L'amendement n° 152 est-il soutenu ?...

Quel est l'avis de la commission sur les amendements nos 158 et 127 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** A l'heure actuelle, il n'est pas sûr que nous disposions d'instruments de mesure permettant de prévoir de façon scientifique un dépassement des seuils d'alerte. La question posée étant d'importance, je souhaiterais connaître l'avis du Gouvernement.

**M. le président.** Quel est donc l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Pour les raisons que j'ai indiquées tout à l'heure, au moment de la discussion de l'article 3, le Gouvernement est favorable au principe et propose au Sénat de retenir, entre les trois rédactions possibles, celle de M. Richert, c'est-à-dire l'amendement n° 127.

C'est vrai, monsieur le sénateur, vous avez raison de le rappeler, il nous est techniquement difficile aujourd'hui d'être très au point en matière de prévision, mais d'ores

et déjà AIRPARIF est doté des moyens nécessaires pour donner l'information avec six ou sept heures d'avance sur l'événement. Les réseaux de mesures vont donc pouvoir progressivement se doter des mêmes dispositifs. Nous légiférons, je l'espère, monsieur le rapporteur, pour un peu plus longtemps que quelques mois et, d'ici un ou deux ans, les systèmes seront tout à fait opérationnels.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 127.

**M. le président.** Madame le ministre, j'attire votre attention sur le fait que, si vous ne demandez pas la mise aux voix par priorité de l'amendement n° 127, je devrai d'abord mettre aux voix l'amendement n° 158.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je demande, en effet, que l'amendement n° 127 soit mis aux voix par priorité.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur cette demande de priorité ?

**M. Philippe François, rapporteur.** Favorable.

**M. le président.** La priorité est ordonnée.

Je vais donc mettre aux voix l'amendement n° 127.

**M. Félix Leyzour.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Leyzour.

**M. Félix Leyzour.** Bien entendu, monsieur le président, je voterai l'amendement n° 127. Cela dit, je regrette tout de même que vous ayez poussé Mme le ministre à demander la priorité pour le vote de l'amendement n° 127. (*Sourires.*) Notre amendement n° 158 était nettement supérieur du point de vue de la qualité de la prévention !

**M. le président.** Monsieur Leyzour, j'ai simplement précisé à Mme le ministre que, si elle avait une préférence pour l'un ou l'autre des amendements, elle ne pouvait obtenir son adoption que de cette façon-là.

**M. Philippe Richert.** Pourquoi pas simplement une cosignature de l'amendement ?

**M. Pierre Laffitte.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Laffitte.

**M. Pierre Laffitte.** Je veux préciser que mon groupe est tout à fait favorable à cet amendement car, en matière de prévention, les évolutions techniques font que, dans très peu de temps, les dispositifs seront opérationnels. Pour le reste, il ne s'agit que de problèmes rédactionnels et, à mon avis, sur le fond, ces amendements se valent.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 127, accepté par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** L'amendement n° 158 n'a donc plus d'objet.

Par amendement n° 13 rectifié *bis*, MM. Cabanel, Joly, Bimbenet, Laffitte, Demilly, Soucaret, Berchet, Vigoureux et André Boyer proposent, dans la seconde phrase de l'article 12, de supprimer les mots : « le cas échéant ».

La parole est à M. Laffitte.

**M. Pierre Laffitte.** Je retire cet amendement, pour les raisons que j'ai déjà indiquées.

**M. le président.** L'amendement n° 13 rectifié *bis* est retiré.

Par amendement n° 153, M. Bernard Hugo propose de compléter *in fine* l'article 12 par une phrase ainsi rédigée : « Le programme local est révisé au terme d'une période de cinq ans. »

L'amendement est-il soutenu ?...

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 12 modifié.

(L'article 12 est adopté.)

#### Article additionnel après l'article 12

**M. le président.** Par amendement n° 94 rectifié, MM. Rouquet, Authié, Besson, Charzat, Miquel, Pastor et Peyronnet, Mme Pourtaud, M. Régnauld, les membres du groupe socialiste et apparentés proposent d'insérer, après l'article 12, un article additionnel ainsi rédigé :

« Les dispositions relatives à la localisation des grandes infrastructures de transports prévues par l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme définissant le schéma directeur de l'Ile-de-France sont révisées en vue d'atteindre les objectifs fixés par les titres II et III. »

La parole est à Mme Pourtaud.

**Mme Danièle Pourtaud.** Comme vous le savez, le schéma directeur de la région d'Ile-de-France est la norme juridique supérieure en matière d'urbanisme et d'aménagement dans cette région.

Le schéma directeur actuellement en vigueur a été approuvé par décret le 26 avril 1994.

Ce schéma a été adopté selon la procédure en vigueur avant les modifications apportées à l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme par l'article 40 de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995.

La nouvelle procédure instaurée par cette loi présente quelque intérêt, car elle est plus précise, du moins dans les orientations. Elle dispose en effet que ce schéma « détermine notamment la destination générale de différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements ». Il est donc explicitement prévu que, désormais, le SDRIF, comme on le désigne habituellement, aura comme objectifs, au même titre que la localisation des infrastructures, la protection et la mise en valeur de l'environnement.

Je regrette que le SDRIF actuellement en vigueur n'ait pu être adopté en fonction de ces nouvelles règles, d'autant qu'il est valable jusqu'en 2015. Si de bonnes orientations ont parfois été prises en matière d'infrastructures, leur mise en application n'est guère satisfaisante, car elles sont loin d'être respectées.

A terme donc, le SDRIF risque d'être en contradiction tout à la fois avec le plan régional pour la qualité de l'air, prévu au titre II du projet de loi, et les plans de protection de l'atmosphère, définis au titre III, qui couvriront les grandes agglomérations. Si je parle de contradiction, c'est parce que j'espère bien que les objectifs définis par ces plans ne seront pas sans lendemain.

Je propose donc, par cet amendement, que le SDRIF adopté en 1994 soit révisé sur la base des nouvelles règles fixées par la loi d'orientation pour l'aménagement et le

développement du territoire et en fonction des objectifs de qualité de l'air fixés par les titres II et III du présent projet de loi. La protection de l'environnement pourra être ainsi réellement prise en compte et l'on ne risquera pas de voir les orientations du SDRIF venir contredire les objectifs de qualité de l'air fixés par le plan régional et les plans de protection de l'atmosphère, ce qui serait effectivement, en Ile-de-France en tout cas, une source de contentieux.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La procédure d'élaboration du schéma directeur de la région d'Ile-de-France semble suffisamment encadrée par la loi d'orientation sur l'aménagement et le développement du territoire. La refonte de la procédure serait certainement très périlleuse. Je pense que mes collègues élus d'Ile-de-France partageront mon point de vue. Par conséquent, la commission est défavorable à cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je me range à l'avis de la commission. Il est, bien sûr, tout à fait évident que connaître l'état de la pollution sans proposer de remèdes ne sert à rien. Cela étant, ce n'est pas une raison pour inverser l'ordre des facteurs, madame Pourtaud.

Il est maintenant nécessaire que l'Ile-de-France élabore son plan de déplacements urbains. C'est seulement par la suite, quand ce plan de déplacements urbains sera établi, que l'on pourra en tirer les conséquences. Mais je ne pense pas qu'il faille inverser l'ordre des facteurs comme vous le proposez, madame le sénateur.

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 94 rectifié, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

#### Article 13

**M. le président.** « Art. 13. – Les modalités d'application du présent titre sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Les dispositions de l'article 12 sont toutefois d'application immédiate. »

Je suis saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 33, M. François, au nom de la commission des affaires économiques, propose de rédiger comme suit cet article :

« Les modalités d'application du présent titre sont, en tant que de besoin, fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Par amendement n° 178, le Gouvernement propose de rédiger l'article 13 comme suit :

« Les modalités d'application du présent titre sont, en tant que de besoin, fixées par décret en Conseil d'Etat. Toutefois, les dispositions de l'article 12 sont d'application immédiate. »

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter l'amendement n° 33.

**M. Philippe François, rapporteur.** Cet amendement est de portée rédactionnelle. Il est inutile de préciser qu'un article spécifique d'une loi est d'application immédiate puisque, *a priori*, un texte de loi est applicable dès sa publication au *Journal officiel*, sauf dérogation prévue par la loi elle-même qui peut conditionner l'entrée en vigueur de certaines dispositions à l'adoption de décrets d'application ou en différer l'application.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre, pour présenter l'amendement n° 178 et pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 33.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** En effet, monsieur le rapporteur, un texte est d'application immédiate sans qu'il soit besoin de le préciser, sauf lorsque la loi elle-même en a disposé autrement parce qu'il y a des décrets d'application à prendre. Or, précisément, nous sommes dans ce cas-là. Cela étant, il nous paraît urgent que le préfet puisse intervenir en application des dispositions de l'article 12.

Telle est la raison pour laquelle nous sollicitons de nous placer dans le cadre exceptionnel que vous venez de viser, monsieur le rapporteur, c'est-à-dire la demande de dérogation qui permet une application immédiate de la loi pour certaines dispositions, nonobstant le fait que des décrets d'application soient nécessaires.

Par conséquent, c'est bien précisément parce que je suis d'accord avec vous, monsieur le rapporteur, que je demande au Sénat de bien vouloir nous autoriser à permettre au préfet d'intervenir en cas d'urgence, car c'est bien de cela qu'il s'agit.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 178 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** Madame le ministre, nous avons effectivement eu une conversation assez longue sur ce point tout à l'heure. Nous n'étions pas d'accord et nous nous sommes rangés au même avis par la suite. Cependant, compte tenu de ce débat, qui porte sur la relation entre la loi et le décret, pour être homogène, j'émet un avis favorable sur l'amendement n° 178 et je retire l'amendement n° 33.

**M. le président.** L'amendement n° 33 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 178, accepté par la commission.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'article 13 est ainsi rédigé.

#### TITRE IV

### PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS

#### Article 14

**M. le président.** « Art. 14. - L'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est remplacé par les articles suivants :

« Art. 28. - Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du plan régional pour la qualité de l'air, des schémas directeurs et des schémas de secteur définis par le code de l'urbanisme s'ils existent. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre.

« L'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire pour toute agglomération de plus de 250 000 habitants. »

« Art. 28-1. - Les orientations du plan de déplacements urbains portent sur :

« 1° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

« 2° L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;

« 3° L'organisation du stationnement sur le domaine public et les conditions de sa tarification, selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs. »

« Art. 28-2. - Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il couvre. Les services de l'Etat sont associés à son élaboration. Les représentants des usagers des transports et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

« Le projet de plan est arrêté par délibération de l'autorité organisatrice puis soumis pour avis aux conseils municipaux, généraux et régionaux intéressés ainsi qu'aux préfets. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite mis à la disposition du public, pendant deux mois.

« A l'issue du délai de mise à disposition du public, le plan, éventuellement modifié pour tenir compte des observations du public, est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice des transports.

« Les orientations du plan sont mises en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Elles sont prises en compte par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains. »

« Art. 28-3. - Dans la région Ile-de-France, le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'Etat. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du schéma directeur de l'Ile-de-France prévu par l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme.

« Le syndicat des transports parisiens et le conseil régional d'Ile-de-France sont associés à son élaboration et délibèrent sur le projet de plan. Les représentants des usagers des transports et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

« Le plan est ensuite mis à la disposition du public, pendant deux mois. A l'issue de ce délai, le plan, éventuellement modifié pour tenir compte des observations du public, est arrêté par l'autorité administrative, après qu'il a été soumis pour avis, sous un délai de six mois, au conseil de Paris ainsi qu'aux conseils généraux et conseils municipaux concernés. Les décisions des autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains doivent prendre en compte les orientations du plan. »

La parole est à M. Plasait.

**M. Bernard Plasait.** Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, l'article 14 du présent projet de loi modifie l'article 28 de la LOTI, la loi d'orientation des transports intérieurs, relatif à la définition du plan de déplacements urbains, PDU. Il précise que l'éla-

boration d'un PDU est obligatoire pour toute agglomération de plus de 250 000 habitants et définit son contenu. Le plan de déplacements urbains « vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement, d'autre part ».

Les orientations du PDU portent sur le développement des transports collectifs et des modes de transport propres et économes, l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie, l'organisation et la tarification du stationnement.

Il convient de noter que le PDU nouvelle formule porte non seulement sur les transports des personnes, mais aussi sur le transport des marchandises, et qu'il prévoit également des mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre ; en revanche, l'étude des modalités de financement et de la couverture des coûts d'exploitation n'existe plus.

L'initiative de l'élaboration du PDU revient dans le cas général à l'autorité organisatrice des transports urbains, et, en Ile-de-France, à l'Etat, dans le respect du schéma directeur.

Dans ce cas, le STP, le syndicat des transports parisiens, et le conseil régional d'Ile-de-France sont associés à l'élaboration du PDU et délibèrent sur le projet. Les représentants des usagers des transports et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande. Le plan est mis à disposition du public pendant deux mois, ensuite éventuellement modifié, puis soumis pour avis, sous un délai de six mois, au conseil de Paris, aux conseils généraux et aux conseils municipaux.

Je voudrais relever les différences avec la procédure prévue dans les autres régions.

En effet, l'initiative appartient à l'Etat, et non à l'autorité organisatrice des transports ; la région d'Ile-de-France et le STP sont associés, et non consultés ; la consultation des autres collectivités locales - conseil de Paris, départements et communes - intervient après la région, et non simultanément, et, surtout, après mise à disposition du public, le délai de réponse étant fixé à six mois, au lieu de trois ; enfin, le projet est arrêté par l'Etat, et non approuvé par l'autorité organisatrice.

Par ailleurs, les effets du plan de déplacements urbains sont très sommairement explicités : les orientations sont mises en œuvre par l'autorité organisatrice et prises en compte par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation, c'est le cas général ; les décisions des autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation doivent prendre en compte les orientations, c'est le cas de l'Ile-de-France, à comparer avec la rédaction de la LOTI.

Ces rédactions sont voisines, le cas de l'Ile-de-France semble donner moins d'importance au PDU : « prise en compte des orientations », proche d'une notion de compatibilité, et non de « mise en œuvre ».

Il conviendrait d'explicitier, je crois, ces effets de manière à éviter tout risque de transfert de compétence, notamment en matière de stationnement, et à éviter également que toute décision de gestion courante de circulation ou de stationnement nécessite un accord de l'Etat à l'échelon régional car l'article 28 indique que le PDU « précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre ».

Je conclurai par quatre observations.

La première, c'est le caractère obligatoire du PDU indépendamment de tout débat sur l'organisation des transports dans la région capitale et sur l'évolution des structures.

La deuxième observation, c'est le rôle du conseil de Paris banalisé comme celui d'un département ou d'une commune, intervenant après la mise à disposition du public.

La troisième observation, c'est la nature du débat public : simple mise à disposition du public alors que la LOTI prévoyait une enquête publique.

Enfin, la quatrième observation, ce sont les effets peu explicités qui risquent de se traduire par un transfert de compétence des mesures d'aménagement et d'exploitation.

Telles sont les raisons qui nous ont conduits à déposer des amendements qui ont pour finalité de concilier le souhaitable et le possible.

#### ARTICLE 28 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982

**M. le président.** Sur le texte proposé pour l'article 28 de la loi du 30 décembre 1982, je suis saisi de six amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 95, MM. Rouquet, Authié, Beson, Charzat, Miquel, Pastor, Peyronnet, Mme Pourtaud, M. Régnauld et les membres du groupe socialiste et apparentés proposent de rédiger comme suit le texte présenté par l'article 14 pour l'article 28 de la loi du 30 décembre 1982 :

« Art. 28. - Le plan de déplacements urbains définit l'organisation générale des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du plan régional pour la qualité de l'air, des schémas directeurs et des schémas de secteur définis par le code de l'urbanisme s'ils existent. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Le plan doit assurer un équilibre durable entre les besoins de déplacements et la protection de l'environnement. Il a pour objet de coordonner tous les modes de déplacements, en affectant préférentiellement la voirie aux transports collectifs et aux modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre.

« L'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire pour toute agglomération de plus de 100 000 habitants. »

Par amendement n° 34, M. François, au nom de la commission des affaires économiques, propose de rédiger comme suit le texte présenté par l'article 14 pour l'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs :

« Art. 28. - Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il doit être compatible avec les orientations des schémas directeurs et des schémas de secteur ainsi que des directives territoriales d'aménagement définis par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air, s'ils existent. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il contribue à la protection durable de

l'environnement. Il définit les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès. Il facilite la coordination des modes de déplacement. Il prévoit, en tant que de besoin, l'affectation du domaine public à ces modes. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre.

« Un plan de déplacements urbains est obligatoire pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants dont la carte est fixée conformément à l'article 5 de la loi n° ... du ... sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. »

Par amendement n° 179, le Gouvernement propose de rédiger comme suit le texte présenté par l'article 14 pour l'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs :

« Art. 28. – Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il doit être compatible avec les orientations des schémas directeurs et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définis par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre.

« Un plan de déplacements urbains est obligatoire pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants dont la carte est fixée conformément à l'article 5 de la loi n° ... du ... sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. »

Par amendement n° 128, M. Richert propose, dans la deuxième phrase du premier alinéa du texte présenté par l'article 14 pour l'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, après les mots : « du plan régional pour la qualité de l'air, », d'insérer les mots : « des plans d'occupation des sols ».

Par amendement n° 138 rectifié *bis*, MM. Eckenspieller, Hugo et Lemaire proposent, à la fin de la deuxième phrase du premier alinéa du texte présenté par l'article 14 pour l'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, de supprimer les mots : « s'ils existent ».

Par amendement n° 14 rectifié *bis*, MM. Cabanel, Joly, Bimbenet, Laffitte, Demilly, Soucaret, Berchet, Vigouroux et André Boyer proposent, dans le second alinéa du texte présenté par l'article 14 pour l'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, de remplacer le chiffre : « 250 000 » par le chiffre : « 100 000 ».

La parole est à Mme Pourtaud, pour défendre l'amendement n° 95.

**Mme Danièle Pourtaud.** Cet amendement vise à insérer dans le premier alinéa du texte proposé par l'article 14 pour l'article 28 de la loi du 30 décembre 1982 les mots suivants : « Le plan doit assurer un équilibre durable entre les besoins de déplacements et la protection de l'environnement. Il a pour objet de coordonner tous les modes de déplacements en affectant préférentiellement la voirie aux transports collectifs et aux modes de transports les moins polluants. »

Par ailleurs, cet amendement a pour objet de remplacer le deuxième alinéa du texte proposé par l'article 14 pour l'article 28 de la loi du 30 décembre 1982 par la rédaction suivante : « L'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire pour toute agglomération de plus de 100 000 habitants. »

L'article 14 du projet de loi procède à une nouvelle rédaction des plans de déplacements urbains qui ont été créés par la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982. Ces plans présentent un intérêt en ce sens qu'ils ont pour objet de favoriser une organisation plus rationnelle des transports urbains. Malheureusement, ils ont jusqu'alors reçu une application limitée, du fait, certes, de la non-parution des décrets d'application, mais aussi de la suppression, en 1986, de l'aide financière pour leur mise en place.

Aujourd'hui, il nous en est proposé une nouvelle rédaction qui vise à établir un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, et une meilleure protection de l'environnement. Les objectifs qui leur sont assignés tendent à mettre en place une organisation intermodale des transports urbains et à promouvoir les modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Ces objectifs sont intéressants, mais nous vous proposons d'aller plus loin, notamment en inscrivant dans la loi que la voirie devra préférentiellement être affectée aux transports collectifs et aux modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

C'est en faisant du développement des transports collectifs la priorité que l'on pourra réellement assurer une meilleure qualité de l'air. En effet, nous savons aujourd'hui que la pollution atmosphérique d'origine automobile tend à augmenter, malgré les efforts faits sur les véhicules eux-mêmes ainsi que sur les carburants. La seule solution est donc d'offrir à nos concitoyens des modes de transports collectifs fiables, propres, rapides et réguliers pour tenter d'inverser cette tendance. C'est pourquoi la priorité doit être donnée aux transports collectifs ainsi qu'aux modes de déplacement les moins polluants. C'est ce que nous proposons de faire.

Par ailleurs, si l'on considère que la qualité de l'air est un objectif d'intérêt général, on ne peut se contenter de rendre obligatoires les plans de déplacements urbains dans les seules agglomérations de plus de 250 000 habitants, soit une vingtaine d'agglomérations. C'est pourquoi, nous suggérons d'abaisser le seuil à 100 000 habitants.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 34.

**M. Philippe François, rapporteur.** La rédaction nouvelle proposée pour l'article 28 de la LOTI répond à deux objectifs.

Il s'agit d'abord d'éviter les confusions entre les principes, les prescriptions et les orientations du plan de déplacements urbains, et de remplacer la notion de promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie par le concept de protection de l'environnement employé par ailleurs.

Il s'agit ensuite d'ajouter aux documents d'urbanisme, avec lesquels les plans de déplacements urbains devront être cohérents, les directives territoriales d'aménagement élaborées sous la responsabilité de l'Etat, qui sont prévues à l'article L. 111-1 du code de l'urbanisme, tel qu'il résulte de l'article 4 de la loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre, pour défendre l'amendement n° 179.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Par cet amendement, le Gouvernement essaie de répondre partiellement, je le reconnais, aux propositions de la commission.

Monsieur le président, puisque cet amendement répond en réalité aux critiques que le Gouvernement peut faire sur les amendements n° 95 et 34, me permettez-vous, pour être parfaitement claire, de donner mon avis sur ceux-ci ?

**M. le président.** Je vous en prie.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je vous remercie, monsieur le président.

Tout d'abord, l'amendement n° 95 ne présente pas de très grande différence de rédaction avec ce que propose le Gouvernement, hormis le seuil de 100 000 habitants.

Le plan de déplacements urbains existe depuis 1982. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il n'a pas rencontré un très grand succès. Je souhaite que le système que nous allons mettre en place aujourd'hui soit efficace. Aussi, la rédaction que vous allez adopter ne doit pas être telle qu'elle se heurte à un certain nombre d'impossibilités, compte tenu des conditions actuelles de la circulation dans nos villes.

Comment mettre en œuvre aujourd'hui dans nos villes une disposition législative tendant à réserver la voirie aux transports collectifs ? Que ce soit un objectif vers lequel il faut tendre, à savoir favoriser les transports collectifs, tout le monde est d'accord, à commencer, bien entendu, par le Gouvernement. Mais de là à prévoir dans une loi que des PDU doivent réserver par priorité la voirie aux transports collectifs, alors que l'on sait très bien les efforts qui devront être faits dans nos villes pour transformer nos modes de vie et de déplacement, cela me semble peu réaliste et risque de conduire à une nouvelle paralysie du système.

C'est la raison pour laquelle je ne peux accepter la rédaction que vous proposez, même si sa philosophie et vos objectifs me paraissent bons. Je crains fort que, en l'occurrence, le mieux ne soit l'ennemi du bien. Aussi, j'émet un avis défavorable sur l'amendement n° 95.

En ce qui concerne l'amendement n° 34, vous me permettez, monsieur le rapporteur, d'essayer de distinguer plusieurs points.

Vous proposez d'abord de remplacer les mots « doivent être compatibles » par les mots « Il doit être compatible ». Sur ce point, il n'y a pas de problème.

Vous demandez également que l'on introduise les directives territoriales d'aménagement. Je suis d'accord, et le Gouvernement reprend d'ailleurs cette proposition dans son amendement.

En revanche, je ne suis pas favorable à deux affaiblissements qui me paraissent importants dans le texte que vous proposez par rapport à la rédaction présentée par le Gouvernement.

La première est la suppression de la notion d'équilibre durable entre protection de l'environnement et besoins en matière de mobilité. Essayer précisément de tendre à cette notion d'équilibre durable est un objectif important. Je ne crois pas que l'on puisse substituer la notion de protection de l'environnement à la notion d'équilibre durable entre protection de l'environnement et besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès. Cette notion d'équilibre est quelque chose d'important. C'est la raison pour laquelle je l'ai maintenue dans mon amendement.

Par ailleurs, vous remplacez la notion d'objectif pour l'usage coordonné des modes de déplacements et d'affectation de voirie par les notions de « faciliter » ou « prévoir en tant que de besoin », et vous supprimez la référence à la promotion des modes de transport les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Or ce que nous essayons de faire dans cette loi, en dehors du fait de réduire la pollution atmosphérique, c'est précisément d'avoir une action très forte sur un certain nombre de modes moins polluants et moins consommateurs d'énergie.

Par conséquent, il me paraît peu compréhensible, d'un côté, de prévoir des mesures d'incitation fiscale fortes en faveur d'un certain nombre de carburants, des biocarburants, du GPL et en faveur des véhicules électriques et, de l'autre, de ne pas écrire noir sur blanc dans le texte qu'il faut favoriser les modes de transport les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

C'est la raison pour laquelle je vous propose, en quelque sorte, une rédaction mixte qui reprendrait votre souci de voir prendre en compte les directives territoriales d'aménagement, les cartes que vous souhaitiez, et qui fait référence, un peu différemment, à la compatibilité. En revanche, elle reprendrait la notion d'équilibre telle qu'elle a été prévue par le Gouvernement, car la promotion des moyens de transport les moins polluants constitue, me semble-t-il, l'un des grands objectifs de la loi.

**M. le président.** La parole est à M. Richert, pour défendre l'amendement n° 128.

**M. Philippe Richert.** L'amendement n° 128 tendait à prévoir la compatibilité des plans de déplacements urbains avec les plans d'occupation des sols. La nouvelle rédaction proposée par le Gouvernement satisfait, et au-delà, cet amendement n° 128. Je le retire donc en faveur de l'amendement du Gouvernement.

**M. le président.** L'amendement n° 128 est retiré.

La parole est à M. Eckenspieller, pour défendre l'amendement n° 138 rectifié *bis*.

**M. Daniel Eckenspieller.** Il s'agit d'un amendement de coordination résultant d'une modification apportée à la rédaction de l'article 6.

**M. le président.** La parole est à M. Laffitte, pour défendre l'amendement n° 14 rectifié *bis*.

**M. Pierre Laffitte.** Je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 14 rectifié *bis* est retiré.

Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 179, 95 et 138 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission est défavorable aux amendements n° 95 et 138.

Pour ce qui est de l'amendement n° 179 du Gouvernement, compte tenu des explications données par Mme le ministre et du fait que cet amendement reprend pratiquement tous les points de l'amendement n° 34 de la commission, je retire l'amendement n° 34, et émet un avis favorable sur l'amendement n° 179.

**M. le président.** L'amendement n° 34 est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 138 rectifié *bis* ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Favorable. D'ailleurs, nous le reprenons dans notre proposition.

**M. le président.** L'amendement est-il maintenu, monsieur Eckenspieller ?

**M. Daniel Eckenspieller.** Je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 138 rectifié *bis* est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 95, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 179, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, le texte proposé pour l'article 28 de la loi du 30 décembre 1982 est ainsi rédigé.

#### ARTICLE 28-1 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982

**M. le président.** Sur le texte proposé pour l'article 28-1 de la loi du 30 décembre 1982, je suis saisi de cinq amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 96, MM. Rouquet, Authié, Besson, Charzat, Miquel, Pastor, Peyronnet, Mme Pourtaud et M. Régnauld, les membres du groupe socialiste et apparentés proposent de rédiger comme suit le texte présenté par l'article 14 pour l'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 :

« Art. 28-1. - Les orientations du plan de déplacements urbains portent sur :

« 1° Le développement prioritaire des services réguliers de transport public de voyageurs et de marchandises et la mise en œuvre d'actions d'information sur ces services ;

« 2° Le développement des modes de déplacement les plus économes et les moins polluants, tels que la bicyclette et la marche à pied, notamment par la mise en place de réseaux verts, de voies piétonnes, de pistes cyclables, de sites de stationnement adaptés aux bicyclettes et de sites propres pour les transports collectifs ;

« 3° L'organisation du stationnement sur le domaine public et les conditions de sa tarification selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs ;

« 4° La mise en place d'un dispositif incitant à l'utilisation des transports collectifs lorsque les seuils d'alerte définis à l'article 3 de la loi n° ... du... sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie sont atteints ou risquent de l'être, comme la gratuité desdits transports ou l'augmentation de leur cadence. »

Par amendement n° 35, M. François, au nom de la commission des affaires économiques, propose de rédiger comme suit les deux premiers alinéas du texte présenté par l'article 14 pour l'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs :

« Le plan de déplacements urbains oriente :

« 1° Le développement des services réguliers de transport public de voyageurs et de marchandises ainsi que des voies réservées aux piétons et des pistes cyclables ; ».

Par amendement n° 84, MM. Plasait et Dominati proposent de rédiger comme suit le quatrième alinéa 3° du texte présenté par l'article 14 pour l'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs :

« 3° Le dimensionnement et l'organisation du stationnement selon les localisations sur le domaine public et selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs, ainsi que les principes de sa tarification. »

Par amendement n° 15 rectifié *bis*, MM. Cabanel, Joly, Bimbenet, Laffitte, Demilly, Soucaret, Berchet, Vigouroux et André Boyer proposent de compléter le texte présenté par l'article 14 pour l'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement. »

Par amendement n° 139, M. Eckenspieller propose de compléter, *in fine*, le texte présenté par l'article 14 pour l'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° L'organisation de la livraison de marchandises. »

La parole est à Mme Pourtaud, pour défendre l'amendement n° 96.

**Mme Danièle Pourtaud.** Telles qu'elles sont définies par le projet de loi, les orientations des PDU ne nous paraissent pas totalement satisfaisantes.

C'est pourquoi, comme dans l'amendement n° 95, nous défendons une nouvelle rédaction, dont l'objet est toujours de favoriser l'utilisation des transports collectifs et des modes de transport les moins polluants.

Nous proposons donc un certain nombre d'orientations pour les plans de déplacements urbains.

Premièrement, le développement prioritaire des services réguliers de transport public de voyageurs et de marchandises et la mise en œuvre d'actions d'information sur ces services. Madame le ministre, je me permets d'insister sur ce point, car c'est en inscrivant cette notion de priorité que l'on peut espérer voir les choses changer dans l'agglomération parisienne ; je suis longuement intervenue sur le sujet ce matin.

Deuxièmement, le développement des modes de déplacement les plus économes et les moins polluants, tels que la bicyclette et la marche à pied, notamment par la mise en place de réseaux verts, de voies piétonnes, de pistes cyclables, de sites de stationnement adaptés aux bicyclettes, et des sites propres pour les transports collectifs, ce qui n'est pas prévu par le projet de loi.

Troisièmement, l'organisation du stationnement sur le domaine public et les conditions de sa tarification selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs.

Enfin, quatrièmement, la mise en place d'un dispositif incitant à l'utilisation des transports collectifs lorsque les seuils d'alerte définis par ce projet de loi sont atteints ou risquent de l'être, comme la gratuité desdits transports ou l'augmentation de leur cadence.

Cette dernière orientation est novatrice. Elle n'est absolument pas prévue par le projet de loi. Pourtant, elle représenterait à nos yeux une solution efficace aux besoins des citoyens lorsque l'atmosphère est dégradée.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 35.

**M. Philippe François, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement rédactionnel : à la notion de transports collectifs est préférée celle de services réguliers de transport public de voyageurs et de marchandises telle qu'elle est déjà consacrée par la LOTI.

**M. le président.** La parole est à M. Plasait, pour défendre l'amendement n° 84.

**M. Bernard Plasait.** Pour l'organisation et la tarification du stationnement, il importe de retenir simultanément les deux critères suivants : d'une part, la localisation sur le domaine public, d'autre part, les catégories de véhicules et d'utilisateurs.

Tel est l'objet de cet amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Laffitte, pour présenter l'amendement n° 15 rectifié *bis*.

**M. Pierre Laffitte.** Il s'agit de préciser dans la LOTI que les orientations du PDU portent également sur le transport et la livraison des marchandises, de façon à en réduire les impacts sur la circulation et sur l'environnement.

**M. le président.** La parole est à M. Eckenspieller, pour défendre l'amendement n° 139.

**M. Daniel Eckenspieller.** La livraison de marchandises par camions et petits utilitaires est aujourd'hui à l'origine d'une contribution importante à la pollution atmosphérique dans les centres-villes.

Au moment où le Gouvernement souhaite favoriser la revitalisation du commerce des centres de villes, il s'agit de rendre compatible cette volonté avec les préoccupations qui font l'objet du débat de ce soir.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 96, 84, 15 rectifié *bis* et 139 ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission est défavorable à l'amendement n° 96 ; elle s'en tient à son amendement n° 35.

Elle est également défavorable à l'amendement n° 84, ainsi qu'à l'amendement n° 139.

En revanche, elle est favorable à l'amendement n° 15 rectifié *bis*, qui lui paraît constituer une bonne idée, même si elle est un peu indicative.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'ensemble des amendements ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Le Gouvernement est également défavorable à l'amendement n° 96, mais pour des raisons différentes.

Tout d'abord, dans le paragraphe 1, vous recourez, madame le sénateur, à l'expression « services réguliers de transport public ». Cette formulation me semble en régression par rapport à celle que nous proposons.

En ce qui concerne la mise en œuvre d'actions d'information sur ces services, ces mesures ne relèvent pas du PDU : elles doivent être gérées en concertation avec les responsables des transports collectifs.

Pour ce qui est du paragraphe 2, les dispositions proposées me paraissent reprises dans les 1° et 2° du projet de loi. En effet, on ne voit pas comment l'on pourrait encourager l'usage de la bicyclette ou la marche à pied autrement que par la mise en place de pistes cyclables ou de voies piétonnes. Cela me paraît aller de soi.

Le paragraphe 4, quant à lui, relève de la compétence des collectivités locales et des organismes de transport. Par conséquent, les mesures suggérées ne peuvent pas, me semble-t-il, être inscrites dans le PDU.

Telles sont les raisons pour lesquelles je suis défavorable à l'amendement n° 96.

L'amendement n° 35, bien que présenté par M. le rapporteur comme un amendement rédactionnel, me pose problème. En effet, l'expression « services réguliers de transport public de voyageurs et de marchandises » me paraît exclure les transports privés, les taxis, le ramassage scolaire et le covoiturage.

C'est la raison pour laquelle je ne suis pas favorable à cet amendement.

En ce qui concerne l'amendement n° 84, la rédaction proposée par le Gouvernement me semble répondre de manière explicite aux préoccupations exprimées par M. le sénateur Plasait. Par conséquent, j'émet également un avis défavorable sur cet amendement.

En revanche, j'émet un avis favorable sur l'amendement n° 15 rectifié *bis*. En réalité, il s'agit, me semble-t-il, de l'adjonction d'un quatrième point au nouvel article 28-1 de la loi du 30 décembre 1982.

L'amendement n° 139, qui a le même objet, me paraît satisfait par l'amendement n° 15 *bis* rectifié.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 96.

**Mme Danièle Pourtaud.** Je demande la parole, pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à Mme Pourtaud.

**Mme Danièle Pourtaud.** Madame le ministre, j'ai bien vu que figurait dans le projet de loi le développement de l'usage de la bicyclette et de la marche à pied. Je suis heureuse de vous entendre dire qu'il va de soi que ce développement passe par la mise en place de pistes cyclables ou de voies piétonnes.

Toutefois, ce matin, nous avons été deux, M. Charzat et moi-même, à vous demander de bien vouloir faire part de vos observations fort judicieuses au maire de Paris, M. Tibéri. En effet, je crois savoir qu'il envisage de faire circuler les bicyclettes dans les couloirs d'autobus...

Par conséquent, lorsque nous demandons de préciser la notion de piste cyclable, en particulier en mentionnant la mise en place de réseaux verts, de voies piétonnes et la circulation des transports collectifs en site propre, je vous assure d'expérience qu'il ne s'agit pas de précisions inutiles.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 96, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 35.

**M. Philippe François, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Philippe François, rapporteur.** Mme le ministre a dit que les termes employés « transports publics » ne couvraient pas tous les transports.

Or l'article 5 de la LOTI dispose : « Sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées. » Il est bien précisé : pour leur propre compte !

L'article 29 de la même loi dispose également : « Les transports routiers non urbains de personnes comprennent les catégories suivantes : services réguliers publics ; services à la demande ; services privés ; services occasionnels publics. »

Je crois donc pouvoir affirmer, madame le ministre, que les termes « transports publics » couvrent bien tous les transports.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** C'est l'adjectif « réguliers » qui me pose problème. Le taxi est-il un service régulier ? Le covoiturage est-il un service régulier ? Ce sont des choses très concrètes. Le taxi n'est pas un mode de transport régulier ; il n'est donc pas visé par la rédaction que vous proposez. Ce sont ces catégories que je souhaite voir prises en compte, et qui ne me paraissent pas l'être dans la rédaction que vous proposez. Il en va de même pour le ramassage scolaire.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 35, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 84.

**M. Bernard Plaisait.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Plaisait.

**M. Bernard Plaisait.** Madame le ministre, si, en général, vos explications me paraissent très convaincantes, je dois dire qu'en l'espèce votre réponse m'a laissé sur ma faim.

Vous me dites que votre rédaction répond à ma préoccupation. Or, dans l'article 14, il est dit : « 3° l'organisation du stationnement sur le domaine public et les conditions de sa tarification, selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs. »

A aucun moment, donc, n'est évoqué le critère de la localisation sur le domaine public, qui est pourtant particulièrement important. On le voit bien chaque fois que les plans de stationnement correspondent à des nécessités pour peser sur la circulation, et donc pour diminuer la pollution.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Monsieur le sénateur, le domaine public est expressément visé puisque, vous l'avez lu vous-même, le paragraphe 3° est ainsi rédigé : « l'organisation du stationnement sur le domaine public et les conditions de sa tarification, selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs. »

La seule différence entre votre proposition et celle du Gouvernement, c'est la présence, dans votre rédaction, du terme « dimensionnement », dont je vois d'ailleurs mal ce qu'il recouvre.

Pour le reste, tous les termes que vous employez figurent dans le projet qui vous est soumis, et c'est la raison pour laquelle je me suis permis de dire que j'avais l'impression d'avoir répondu à votre préoccupation.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 84, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 15 rectifié bis, accepté par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n° 139 n'a plus d'objet.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le texte modifié proposé pour l'article 28-1 de la loi du 30 décembre 1982.

*(Ce texte est adopté.)*

#### ARTICLE 28-2 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982

**M. le président.** Sur le texte proposé pour l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982, je suis saisi de trois amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 36, M. François, au nom de la commission des affaires économiques, propose de rédiger comme suit le texte présenté par l'article 14 pour l'article 28-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs :

« Art. 28-2. - Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il couvre. Les services de l'Etat sont associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers des transports et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

« Le projet de plan est arrêté par délibération de l'autorité organisatrice puis, sous un délai de six mois, soumis pour avis aux conseils municipaux, généraux et régionaux intéressés ainsi qu'aux préfets. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite mis à la disposition du public, pendant deux mois.

« A l'issue du délai de mise à disposition du public, le plan, éventuellement modifié pour tenir compte des observations du public, est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice des transports.

« Le plan est mis en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Sans préjudice des dispositions des articles L. 2213-1 à L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales, il est pris en compte par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains. »

Par amendement n° 97, MM. Rouquet, Authié, Besson, Charzat, Miquel, Pastor et Peyronnet, Mme Pourtaud, M. Régnauld et les membres du groupe socialiste et apparentés proposent de rédiger comme suit le texte présenté par l'article 14 pour l'article 28-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs :

« Art. 28-2. - Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il couvre. Les services de l'Etat sont associés à son élaboration. Les représentants des usagers des transports et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés sur le projet de plan. Celui-ci est soumis pour avis aux conseils municipaux, généraux et régionaux intéressés ainsi qu'aux préfets.

« L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet de plan, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite mis à la disposition du public, pendant deux mois.

« A l'issue du délai de mise à disposition du public, le plan, éventuellement modifié pour tenir compte des observations du public, est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice des transports.

« Le plan est mis en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Sans préjudice des dispositions des articles L. 2213-1 à L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales, il est pris en compte par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre des transports urbains.

« Le plan est obligatoirement révisé dès lors que les objectifs de qualité de l'air visés par l'article 10 de la loi ..... du ..... sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie n'ont pas été atteints. »

Par amendement n° 10 rectifié, MM. Hoeffel, Deneux, Bocandé et Richert proposent, dans la dernière phrase du premier alinéa du texte présenté par l'article 14 pour insérer un article 28-2 dans la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, après les mots : « les représentants des usagers des transports », d'insérer les mots : « Les chambres de commerce et d'industrie ».

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 36.

**M. Philippe François, rapporteur.** Cet amendement a un triple objectif : d'abord, étendre la concertation aux professionnels locaux du transport, qui sont parmi les plus concernés par les effets d'une planification ; ensuite, préciser le délai dans lequel les conseils municipaux, généraux et régionaux devront être consultés et resserrer la rédaction du quatrième alinéa ; enfin, faire explicitement référence aux pouvoirs des maires et des représentants de l'Etat dans les départements pour la police de la circulation.

**M. le président.** La parole est à Mme Pourtaud, pour défendre l'amendement n° 97.

**Mme Danièle Pourtaud.** Cet amendement a pour objet de modifier les conditions d'élaboration et d'adoption des plans de déplacements urbains.

Il tend, tout d'abord, à une plus grande transparence dans l'élaboration du projet de plan, en prévoyant, d'une part, la consultation systématique, et non pas seulement à leur demande, des représentants des usagers des transports et des associations de protection de l'environnement, et, d'autre part, la saisine pour avis des collectivités territoriales intéressées le plus en amont possible, dès l'élaboration du projet de plan.

Nous prévoyons également, pour renforcer l'efficacité des PDU, une clause explicite de révision de ces plans dès lors que les objectifs de qualité de l'air définis ne sont pas atteints.

**M. le président.** La parole est à M. Richert, pour défendre l'amendement n° 10 rectifié.

**M. Philippe Richert.** Le nouvel article 28-2 de la LOTI, dans sa rédaction issue de l'article 14 du projet de loi, prévoit, en son premier alinéa, une consultation élargie aux représentants des usagers des transports et des associations agréées de protection de l'environnement pour l'élaboration du projet de plan de déplacements urbains.

Le plan de déplacements urbains ayant pour objet de définir les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains, l'association à son élaboration des chambres de commerce et d'industrie, émanations du tissu économique local, s'impose pour deux raisons.

Le prélèvement opéré sur les entreprises pour le financement des transports urbains, à travers le versement transport, justifie que les CCI, au nom des entreprises, soient associées à l'organisation des déplacements que cette taxe contribue à financer.

Les chambres de commerce et d'industrie s'emploient, en milieu urbain, à l'amélioration de l'organisation des livraisons et du stationnement. Leur consultation permettra donc de s'assurer du respect d'un équilibre entre considérations environnementales et impératifs économiques dans l'élaboration du projet de plan.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 97 et 10 rectifié ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission est défavorable à l'amendement n° 97. Elle s'en tient à son propre amendement, dont la rédaction est moins rigide. En effet, la consultation systématique des professions risque de paralyser la procédure d'élaboration du plan.

La commission est également défavorable à l'amendement n° 10 rectifié, bien que l'idée soit intéressante.

En effet, si l'on associe à la procédure les chambres de commerce et d'industrie, on est à peu près sûr de soulever l'opposition de toutes les autres chambres consulaires, qui sont nombreuses dans chaque département et qui ne partagent pas toujours le point de vue des chambres de commerce.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 36, 97 et 10 rectifié ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 36. C'est une très bonne initiative qui enrichit le texte.

En ce qui concerne l'amendement n° 97, je veux dire très simplement à Mme Pourtaud que je suis, pour ma part, extrêmement favorable au fait que nos concitoyens prennent l'habitude des procédures de consultation et d'association du public. Dans cette optique, il est absolument indispensable d'adopter une espèce de règle commune.

C'est pourquoi, pour préparer cette disposition, nous nous sommes calés sur une procédure que nos concitoyens, désormais, connaissent bien, à savoir la procédure d'élaboration des plans d'occupation des sols. Nombreux sont les Français qui savent maintenant comment on élabore un POS, à quel moment et comment ils peuvent intervenir.

**M. Philippe François, rapporteur.** C'est vrai !

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Comme cette procédure fonctionne à peu près bien qu'elle est maintenant bien et rodée au regard de la consultation du public, il me paraît important que nous prenions l'habitude, chaque fois que possible, de la reproduire.

Cela correspond à notre volonté de réforme de l'Etat et à notre souci de simplification des procédures. Par ailleurs, cela va tout à fait dans le sens d'une bonne compréhension, par le public, de ce qui se passe et de ce qui se fait.

Il suffira de dire aux gens que c'est tout simple, que la procédure est la même que pour les POS ; ils sauront alors comment on participe à l'élaboration d'un PDU.

Voilà pourquoi je ne suis pas du tout favorable à une modification de la procédure que nous proposons ; c'est celle qui vaut pour l'élaboration des POS, et personne ne s'en plaint.

Enfin, le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 10 rectifié.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 36.

**M. Jean-Marie Girault.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Girault.

**M. Jean-Marie Girault.** Je veux revenir sur un problème que j'ai déjà évoqué dans la discussion générale.

Sachant que l'autorité compétente pour mettre en œuvre le plan, lorsqu'il a été élaboré, est l'organisation des transports urbains, celle-ci a-t-elle la faculté ou l'obligation de mettre en œuvre ?

Par ailleurs, que signifie la phrase : « Elles sont prises en compte par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains » ? Cela veut-il dire que le maire d'une commune traversée par un transport en commun géré par une organisation propre doit s'incliner et mettre en œuvre le plan tel qu'il a été défini si l'organisation des transports publics a effectivement décidé de le mettre en œuvre ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Monsieur Jean-Marie Girault, dans la mesure où c'est l'indicatif présent qui est employé - « les orientations sont mises en œuvre » - il s'agit, à l'évidence, non pas d'une faculté mais bien d'une obligation.

**M. Jean-Marie Girault.** Cela se discute, comme on dit à la télé ! (*Sourires.*)

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Si je fais appel à mes vieux souvenirs, il me semble bien que l'emploi de l'indicatif traduit non pas une faculté, mais une obligation.

En ce qui concerne les termes « prises en compte », ils permettent, précisément, une certaine souplesse dans l'application. On ne dit pas : « Les décisions du maire doivent être conformes à... ». La formule « Elles sont prises en compte » laisse une certaine marge de manœuvre au maire pour voir comment il traduit, dans ses décisions de police ou de voirie, les orientations du plan.

Telle est, monsieur le sénateur, ma lecture du texte.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 36, accepté par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** En conséquence, le texte proposé pour l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982 est ainsi rédigé, et les amendements n° 97 et 10 rectifié n'ont plus d'objet.

#### ARTICLE 28-3 DE LA LOI DU 20 DÉCEMBRE 1982

**M. le président.** Par amendement n° 134, M. Chérioux propose de rédiger ainsi la première phrase du deuxième alinéa du texte présenté par l'article 14 pour l'article 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 :

« Le syndicat des transports parisiens, le conseil régional d'Ile-de-France et le conseil de Paris sont associés à son élaboration et délibèrent sur le projet de plan. »

Cet amendement est assorti d'un sous-amendement n° 180, présenté par le Gouvernement, et tendant, à la fin du texte proposé par l'amendement n° 134, à ajouter

une phrase ainsi rédigée : « Le préfet de police et les préfets des départements concernés sont également associés à son élaboration. »

La parole est à M. Chérioux, pour défendre l'amendement n° 134.

**M. Jean Chérioux.** Mon intervention sera analogue à celles que j'ai déjà eues sur mes deux amendements précédents.

Je constate en effet que le dispositif qui nous est proposé prévoit que le conseil de Paris n'est amené à donner son avis sur le plan de déplacements urbains de l'Ile-de-France qu'une fois que celui-ci a été élaboré par les services de l'Etat, le conseil régional et le syndicat des transports parisiens.

Les déplacements urbains dans Paris me paraissent tout de même avoir une certaine importance, ou alors je ne sais pas très bien ce que sont les transports urbains !

Dans ces conditions, il est indispensable que le conseil de Paris soit associé à l'élaboration du plan, qu'il n'ait pas seulement à donner son avis après coup. Une fois de plus, je défends les prérogatives des élus parisiens.

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre, pour défendre le sous-amendement n° 180.

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Puisque nous en avons déjà discuté tout à l'heure, je dirai : même punition, même motif.

J'accepte l'amendement. Je prends donc en compte le souci de M. Chérioux de faire intervenir les autorités compétentes, dont le maire de Paris, avant.

Je propose également d'ajouter la phrase suivante : « Le préfet de police et les préfets de départements concernés sont également associés à son élaboration. »

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement et le sous-amendement ?

**M. Philippe François, rapporteur.** Favorable.

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le sous-amendement n° 180, accepté par la commission.

(*Le sous-amendement est adopté.*)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix, ainsi modifié, l'amendement n° 134, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Par amendement n° 37, M. François, au nom de la commission des affaires économiques, propose, dans la deuxième phrase du deuxième alinéa du texte présenté par l'article 14 pour l'article 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, après les mots : « Les représentants », d'insérer les mots : « des professions et ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Philippe François, rapporteur.** C'est un amendement de cohérence avec la rédaction proposée pour l'article 28-2. Il est important, en effet, que les professionnels du transport puissent être consultés s'agissant du plan de déplacements urbains.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Favorable.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 37.

**M. Philippe Richert.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Richert.

**M. Philippe Richert.** J'ai demandé la parole pour dire que je suis favorable à cet amendement et pour revenir sur la non-mise aux voix de l'amendement n° 10 rectifié.

Je me bornerai à citer l'exemple de Strasbourg où les entreprises affiliées aux chambres de commerce et d'industrie versent plusieurs centaines de millions de francs par an. Il me paraît donc normal qu'elles puissent être associées à l'élaboration du plan de déplacements urbains.

**M. le président.** Monsieur Richert, le problème tient à des raisons de procédure.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 37, accepté par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 98, MM. Rouquet, Authié, Besson, Charzat, Miquel, Pastor, Peyronnet, Mme Pourtaud, M. Régnault, les membres du groupe socialiste et apparentés proposent, dans le deuxième alinéa du texte présenté par l'article 14 pour l'article 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, après les mots : « sont consultés » de supprimer les mots : « à leur demande ».

La parole est à M. Rouquet.

**M. René Rouquet.** Cet amendement n'ayant plus d'objet, monsieur le président, nous le retirons.

**M. le président.** L'amendement n° 98 est retiré.

Par amendement n° 85, MM. Plasait et Dominati proposent de rédiger comme suit le troisième alinéa du texte présenté par l'article 14 pour l'article 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs :

« Le plan est soumis pour avis sous un délai de six mois, au Conseil de Paris, ainsi qu'aux conseils généraux et conseils municipaux concernés en même temps qu'il est mis à la disposition du public. A l'issue de ce délai, le plan, éventuellement modifié pour tenir compte des observations, est arrêté par l'autorité administrative. Le plan de déplacements urbains est approuvé par décret au Conseil d'Etat lorsqu'un ou plusieurs conseils généraux, représentant un quart au moins de la population totale du territoire concerné, font connaître leur avis défavorable. Les orientations du plan sont mises en œuvre par l'autorité administrative. Les décisions du syndicat des transports parisiens, des autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre des transports urbains doivent prendre en compte les orientations du plan ».

La parole est à M. Plasait.

**M. Bernard Plasait.** Cet amendement n'a plus d'objet à la suite de l'adoption de l'amendement du Gouvernement. Par conséquent, nous le retirons.

**M. le président.** L'amendement n° 85 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix, modifié, le texte proposé pour l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982.

*(Ce texte est adopté.)*

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 28-3 DE LA LOI  
DU 30 DÉCEMBRE 1982

**M. le président.** Par amendement n° 145 rectifié, MM. Le Grand, Bernard Hugo et Eckenspieller pro-

posent, après le texte présenté par l'article 14 pour l'article 28-3 de la loi n° 82-1153, d'insérer un article ainsi rédigé :

« Art. .... - Sous réserve des nécessités de l'ordre public, les décisions d'organisation de la circulation, d'une part, les plans d'occupations des sols, d'autre part, doivent être compatibles ou rendus compatibles avec ce plan dans un délai d'un an à compter de son approbation.

« Si, dans un délai de deux ans après la création du plan de protection de l'atmosphère, un plan de déplacements urbains n'a pas été approuvé sur cette zone, le préfet peut demander à l'autorité organisatrice concernée de l'établir et lui communiquer alors les informations utiles pour son élaboration.

« Si, dans un délai d'un an à compter de cette demande, le plan n'a pas été approuvé, le préfet peut décider de son élaboration par arrêté motivé et procède à son établissement. Le plan est alors approuvé par décret en Conseil d'Etat après délibération de l'autorité organisatrice. Cette délibération est réputée prise si elle n'intervient pas dans un délai de trois mois après transmission par l'Etat. »

La parole est à M. Le Grand.

**M. Jean-François Le Grand.** Il s'agit, par cet amendement, d'établir un lien entre les plans de déplacements urbains et les plans d'occupation des sols dans la mesure où les premiers auraient une influence sur les seconds.

Tout à l'heure, Mme le ministre disait : quand une procédure « marche » bien, il faut la conserver. *Mutatis mutandis*, il semble donc nécessaire et souhaitable de reprendre le même processus que celui que l'on connaît dans le domaine de la maîtrise de l'urbanisation autour des sites industriels dangereux.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Philippe François, rapporteur.** La commission souhaiterait connaître l'avis du Gouvernement.

**M. le président.** Quel est donc l'avis du Gouvernement ?

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Dans l'esprit, c'est une bonne proposition. Toutefois, je ne puis la soutenir car c'est un risque d'instabilité des POS qui est ainsi créé. Or nous savons toutes les difficultés qu'il y a aujourd'hui à obtenir une stabilité juridique des POS.

Par conséquent, malgré tout le désir que j'aurais d'aller jusqu'au bout du raisonnement et de parvenir à une cohérence totale du système, en l'état actuel des choses, il est préférable de ne pas instituer cette compatibilité qui peut avoir une incidence contentieuse sur les plans d'occupation des sols.

Telles sont les raisons pour lesquelles, à regret, je ne peux pas être favorable à cette disposition.

**M. le président.** Quel est désormais l'avis de la commission ?

**M. Philippe François, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 145 rectifié.

**M. Jean-François Le Grand.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Le Grand.

**M. Jean-François Le Grand.** Je retire l'amendement, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 145 rectifié est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 14, modifié.  
(L'article 14 est adopté.)

#### Article 15

**M. le président.** « Art. 15. - L'article 46 de la loi du 30 décembre 1982 précitée est complété par les dispositions suivantes :

« Toutefois, les dispositions des articles 28 et 28-1 de la présente loi sont applicables en région Ile-de-France. » - (Adopté.)

**M. Philippe François, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Philippe François, rapporteur.** Afin de permettre à tous de dormir tranquillement, je tiens, monsieur le président, à rappeler ce qu'écrivait Portalis à propos du droit français : « Les lois proprement dites diffèrent des simples règlements. C'est aux lois à peser, dans chaque matière, les règles fondamentales et à déterminer les formes essentielles. Les détails d'exécution, les précautions provisoires ou accidentelles, les objets instantanés ou variables sont du ressort du règlement. »

11

#### DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de Mme Janine Bardou une proposition de loi relative au débroussaillage.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 380, distribuée et renvoyée à la commission des affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

12

#### DÉPÔT DE PROPOSITIONS D'ACTE COMMUNAUTAIRE

**M. le président.** J'ai reçu de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Avant-projet de budget général des Communautés européennes pour l'exercice 1997 - volume 6 - section V - Cour des comptes.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-634 et distribuée.

J'ai reçu de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de décision du Conseil concernant la conclusion de deux accords entre la Communauté européenne et l'Etat d'Israël sur les marchés publics et les marchés des télécommunications.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-635 et distribuée.

13

#### DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

**M. le président.** J'ai reçu de M. André Dulait, Mme Danielle Bidard-Reydet, MM. Marcel Debarge et André Boyer un rapport d'information fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur la mission effectuée au Canada du 9 au 18 avril 1996.

Le rapport d'information sera imprimé sous le numéro 379 et distribué.

14

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, vendredi 24 mai 1996, à dix heures quinze et à quinze heures :

Suite de la discussion du projet de loi (n° 304, 1995-1996) sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Rapport n° 366 (1995-1996) de M. Philippe François, fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan.

Avis (n° 337, 1995-1996) de M. Philippe Adnot, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

Aucun amendement à ce projet de loi n'est plus recevable.

#### Délai limite pour les inscriptions de parole et pour le dépôt des amendements

1° Projet de loi organique, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux lois de financement de la sécurité sociale (n° 334, 1995-1996).

Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mardi 28 mai 1996, à douze heures.

Délai limite pour le dépôt des amendements : mardi 28 mai 1996, à quinze heures.

2° Projet de loi relatif à la détention provisoire (n° 330, 1995-1996).

Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : mardi 28 mai 1996, à dix-sept heures.

Délai limite pour le dépôt des amendements : mardi 28 mai 1996, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le vendredi 24 mai 1996, à une heure cinq.)

Le Directeur  
du service du compte rendu intégral,  
DOMINIQUE PLANCHON

#### ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

Lors de sa séance du jeudi 23 mai 1996, le Sénat a désigné MM. Charles Descours et Jacques Oudin pour siéger au sein du comité de surveillance de la caisse d'amortissement de la dette sociale.

### NOMINATIONS DE MEMBRES DE COMMISSIONS PERMANENTES

Dans sa séance du jeudi 23 mai 1996, le Sénat a nommé :  
M. Daniel Percheron membre de la commission des affaires culturelles, en remplacement de Mme Danièle Pourtaud, démissionnaire.

Mme Danièle Pourtaud membre de la commission des affaires économiques et du Plan, en remplacement de M. Daniel Percheron, démissionnaire.

### QUESTIONS ORALES

REMISES À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT  
(Application des articles 76 à 78 du règlement)

#### *Coût financier du canal Rhin-Rhône*

401. - 23 mai 1996. - M. Louis Souvet attire l'attention de Mme le secrétaire d'Etat aux transports sur les différentes estimations financières concernant le coût global du canal à grand gabarit Rhin-Rhône. Il rappelle que des divergences importantes apparaissent quant aux paramètres financiers selon les sources fournissant les évaluations. En conséquence, il lui demande, d'une part, de lui préciser si tous les aménagements techniques de ce projet particulièrement complexe ont été pris en compte et, d'autre part, de lui donner des informations quant à la rentabilité future d'une telle liaison.

#### *Avenir professionnel des élèves pilotes de l'ENAC*

402. - 23 mai 1996. - M. Louis Souvet attire l'attention de Mme le secrétaire d'Etat aux transports quant à l'avenir professionnel des élèves pilotes formés à l'Ecole nationale de l'aviation

civile (ENAC). Il précise que les pouvoirs publics doivent être conscients du taux de chômage très élevé au sein de cette élite de l'aéronautique française. En conséquence, il lui demande si elle envisage d'initier une réflexion quant au reclassement social de ces jeunes, soit dans leur métier initial soit dans une branche connexe.

#### *Avancement de grade de certains fonctionnaires territoriaux*

403. - 23 mai 1996. - M. Louis Souvet attire l'attention de M. le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation sur l'avancement de grade destiné à promouvoir le titulaire d'un emploi fonctionnel et les contraintes des seuils démographiques. Il lui précise que le décret n° 96-101 du 6 février 1996 ne règle que partiellement les difficultés administratives rencontrées par les élus locaux. Il estime regrettable que le fonctionnement harmonieux des collectivités locales soit remis en cause par un certain nombre de contraintes liées au recrutement des emplois de direction. En conséquence, il lui demande s'il n'estime pas opportun de compléter le critère démographique par un ratio en matière d'équipement brut.

#### *Elargissement de la RN 27*

404. - 23 mai 1996. - M. Henri Weber interroge M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme sur l'arrêt des travaux de mise à deux fois deux voies de la RN 27 entre Rouen et Dieppe. Décidée en 1993 pour désenclaver le littoral haut normand, la mise à deux fois deux voies de la RN 27 devait être inaugurée au printemps 1996, « quels que soient les aléas ». Or, les travaux viennent d'être suspendus pour deux ans, au titre des économies budgétaires décidées par le Gouvernement alors que les ouvrages d'art ont déjà été édifiés et qu'il ne reste plus qu'à poser le revêtement définitif et à procéder à quelques travaux de finition, ce qui pourrait être fait en quelques semaines. Il lui demande quelles initiatives il compte prendre pour lever cette décision scandaleuse qui porte un préjudice considérable à une région déjà très éprouvée par le chômage et le marasme économique.

## ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL de la séance du jeudi 23 mai 1996

### SCRUTIN (n° 79)

*sur l'amendement n° 24, présenté par M. Philippe François au nom de la commission des affaires économiques, à l'article 3 du projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (confirmation du rôle de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie).*

Nombre de votants : ..... 313

Nombre de suffrages exprimés : ..... 239

Pour : ..... 239

Contre : ..... 0

Le Sénat a adopté.

### ANALYSE DU SCRUTIN

#### GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (15) :

*Pour* : 15.

#### GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (24) :

*Pour* : 5. – MM. François Abadie, Jean-Michel Baylet, André Boyer, Yvon Collin et Mme Joëlle Dusseau.

*Abstentions* : 16.

*N'ont pas pris part au vote* : 3. – MM. Paul Girod, qui présidait la séance, François Giacobbi et François Lesein.

#### GRUPE DU RASSEMBLEMENT POUR LA RÉPUBLIQUE (93) :

*Pour* : 93.

#### GRUPE SOCIALISTE (74) :

*Pour* : 73.

*N'a pas pris part au vote* : 1. – M. Claude Pradille.

#### GRUPE DE L'UNION CENTRISTE (59) :

*Abstentions* : 58.

*N'a pas pris part au vote* : 1. – M. René Monory, président du Sénat.

#### GRUPE DES RÉPUBLICAINS ET INDÉPENDANTS (44) :

*Pour* : 44.

#### SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (10) :

*Pour* : 9.

*N'a pas pris part au vote* : 1. – M. Paul Vergès.

#### Ont voté pour

François Abadie  
Nicolas About  
Philippe Adnot  
Michel Alloncle

Guy Allouche  
Louis Althapé  
François Autain  
Germain Authié

Robert Badinter  
Honoré Baillet  
José Balarelo  
Bernard Barbier

Janine Bardou  
Jean-Michel Baylet  
Marie-Claude Beaudou  
Jean-Luc Bécart  
Henri Belcour  
Monique ben Guiga  
Maryse Bergé-Lavigne  
Jean Bernard  
Roger Besse  
Jean Besson  
Jacques Bialski  
Pierre Biarnès  
Danielle Bidard-Reydet  
Claude Billard  
Paul Blanc  
Christian Bonnet  
Marcel Bony  
James Bordas  
Nicole Borvo  
Joël Bourdin  
Yvon Bourges  
Philippe de Bourgoing  
André Boyer  
Jean Boyer  
Louis Boyer  
Jacques Braconnier  
Gérard Braun  
Dominique Braye  
Paulette Brispierre  
Michel Caldaguès  
Robert Calmejane  
Jean-Pierre Camoin  
Jean-Claude Carle  
Jean-Louis Carrère  
Robert Castaing  
Francis Cavalier-Benezet  
Auguste Cazalet  
Charles  
Ceccaldi-Raynaud  
Gérard César  
Gilbert Chabroux  
Michel Charasse  
Marcel Charmant  
Michel Charzat  
Jacques Chaumont  
Jean Chérioux  
William Chervy  
Marcel-Pierre Cleach  
Jean Clouet  
Yvon Collin  
Charles-Henri  
de Cossé-Brissac  
Raymond Courrière  
Roland Courteau  
Jean-Patrick Courtois  
Pierre Croze  
Charles de Cuttoli  
Philippe Darniche  
Marcel Debarge  
Désiré Debavelaere  
Luc Dejoie

Jean Delaneau  
Bertrand Delanoë  
Jean-Paul Delevoye  
Gérard Delfau  
Jacques Delong  
Jean-Pierre Demerliat  
Michelle Demessine  
Christian Demuynck  
Charles Descours  
Rodolphe Désiré  
Marie-Madeleine  
Dieulangard  
Jacques Dominati  
Michel Doublet  
Michel  
Dreyfus-Schmidt  
Alain Dufaut  
Xavier Dugoin  
Ambroise Dupont  
Hubert Durand-Chastel  
Josette Durrieu  
Bernard Dussaut  
Joëlle Dusseau  
Daniel Eckenspieller  
Jean-Paul Emin  
Jean-Paul Emorine  
Claude Estier  
Hubert Falco  
Léon Fatous  
Guy Fischer  
Jean-Pierre Fourcade  
Alfred Foy  
Philippe François  
Jacqueline  
Frayse-Cazalis  
Yann Gaillard  
Aubert Garcia  
Gérard Gaud  
Philippe de Gaulle  
Patrice Gelard  
Alain Gérard  
François Gerbaud  
Charles Ginésy  
Jean-Marie Girault  
Daniel Goulet  
Alain Gournac  
Adrien Gouteyron  
Jean Grandon  
Georges Gruillot  
Yves Guéna  
Jacques Habert  
Hubert Haenel  
Emmanuel Hamel  
Anne Heinis  
Bernard Hugo  
Jean-Paul Hugot  
Roland Huguet  
Roger Husson  
Charles Jolibois  
André Jourdain  
Alain Joyandet

Christian de La Malène  
Philippe Labeyrie  
Jean-Philippe  
Lachenaud  
Jean-Pierre Lafond  
Lucien Lanier  
Jacques Larché  
Gérard Larcher  
Dominique Larifla  
Edmond Laurent  
René-Georges Laurin  
Jean-François Le Grand  
Dominique Leclerc  
Jacques Legendre  
Guy Lèguevaques  
Guy Lemaire  
Félix Leyzour  
Claude Lise  
Maurice Lombard  
Paul Loridant  
Simon Loueckhote  
Roland du Luart  
Hélène Luc  
Philippe Madrelle  
Jacques Mahéas  
André Maman  
Michel Manet  
Philippe Marini  
Pierre Martin  
Jean-Pierre Masseret  
Marc Massion  
Paul Masson  
Serge Mathieu  
Pierre Mauroy  
Georges Mazars  
Jean-Luc Mélenchon  
Jacques de Menou  
Charles Metzinger  
Lucette  
Michaux-Chevry  
Louis Minetti  
Gérard Miquel  
Michel Moreigne  
Philippe Nachbar  
Lucien Neuwirth  
Nelly Olin  
Paul d'Ornano  
Joseph Ostermann  
Jacques Oudin  
Robert Pagès  
Sosefo Makapé Papilio  
Charles Pasqua  
Jean-Marc Pastor  
Michel Pelchat  
Guy Penne  
Jean Pépin  
Daniel Percheron  
Jean Peyrafitte  
Alain Peyrefitte  
Jean-Claude Peyronnet  
Louis Philibert

Bernard Plasait  
Régis Ploton  
Alain Pluchet  
Guy Poirieux  
Christian Poncelet  
André Pourny  
Danïèle Pourtaud  
Jean Puech  
Roger Quilliot  
Henri de Raincourt  
Jack Ralite  
Paul Raoult  
René Regnaut  
Ivan Renar  
Victor Reux  
Charles Revet  
Henri Revol  
Alain Richard

Roger Rigaudière  
Roger Rinchet  
Jean-Jacques Robert  
Michel Rocard  
Louis-Ferdinand  
de Rocca Serra  
Josselin de Rohan  
Gérard Roujas  
René Rouquet  
André Rouvière  
Michel Rufin  
Claude Saunier  
Jean-Pierre Schosteck  
Maurice Schumann  
Bernard Seillier  
Michel Sergent  
Franck Sérusclat  
René-Pierre Signé

Jacques Sourdille  
Louis Souvet  
Fernand Tardy  
Martial Taugourdeau  
Henri Torre  
René Trégouët  
François Trucy  
Alex Türk  
Maurice Ulrich  
Jacques Valade  
Alain Vasselle  
André Vezinhet  
Jean-Pierre Vial  
Marcel Vidal  
Serge Vinçon  
Henri Weber

Bernard Joly  
Pierre Lacour  
Pierre Laffitte  
Pierre Lagourgue  
Alain Lambert  
Henri Le Breton  
Edouard Le Jeune  
Marcel Lesbros  
Jean-Louis Lorrain  
Jacques Machet  
Jean Madelain

Kléber Malécot  
René Marquès  
François Mathieu  
Louis Mercier  
Michel Mercier  
Daniel Millaud  
Louis Moinard  
Georges Mouly  
Georges Othily  
Jean-Marie Poirier  
Jean Pourchet

Jean-Marie Rausch  
Philippe Richert  
Guy Robert  
Jacques Rocca Serra  
Raymond Soucaret  
Michel Souplet  
André Vallet  
Albert Vecten  
Robert-Paul Vigouroux  
Xavier de Villepin

#### Abstentions

Jean-Paul Amoudry  
Alphonse Arzel  
Denis Badré  
René Ballayer  
Bernard Barraux  
Jacques Baudot  
Michel Bécot  
Claude Belot  
Georges Berchet  
Jean Bernadaux  
Daniel Bernardet  
Jacques Bimbenet  
François Blaizot  
Maurice Blin

Annick Bocandé  
André Bohl  
Didier Borotra  
Guy Cabanel  
Jean-Pierre Cantegrit  
Jean Cluzel  
Henri Collard  
Marcel Daunay  
Fernand Demilly  
Marcel Deneux  
Georges Dessaigne  
André Diligent  
André Dulait  
André Egu

Pierre Fauchon  
Jean Faure  
Serge Franchis  
Jean François-Poncet  
Jacques Genton  
Francis Grignon  
Marcel Henry  
Pierre Hérisson  
Rémi Herment  
Daniel Hoëffel  
Jean Huchon  
Claude Huriet  
Jean-Jacques Hyst  
Pierre Jeambrun

#### N'ont pas pris part au vote

MM. François Giacobbi, François Lesein, Claude Pradille et Paul Vergès.

#### N'ont pas pris part au vote

MM. René Monory, président du Sénat, et Paul Girod, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants : ..... 312  
Nombre de suffrages exprimés : ..... 239  
Majorité absolue des suffrages exprimés : ..... 120

Pour l'adoption : ..... 239  
Contre : ..... 0

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.