

N° 304

—  
**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

---

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 28 mars 1996.  
Enregistré à la Présidence du Sénat le 4 avril 1996.

**PROJET DE LOI**

*sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.*

PRÉSENTÉ

au nom de M. ALAIN JUPPÉ,

Premier ministre,

par Mme CORINNE LEPAGE,

ministre de l'environnement.

(Renvoyé 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.)

---

**Environnement.** - Air - Automobiles - Carburants - Comité régional de l'environnement -  
Energie - Gaz de pétrole liquéfié (GPL) - Pollution - Qualité de l'air - Santé publique -  
Taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) - Taxe parafiscale sur la pollution  
atmosphérique - Transports urbains - Urbanisme - Véhicules électriques - Code de la route  
- Code général des impôts.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La pollution atmosphérique a longtemps été imputable, à titre principal, aux rejets des établissements industriels et des installations de chauffage. Elle a pu être notablement réduite, en particulier grâce à la loi du 2 août 1961 relative à la lutte contre les pollutions atmosphériques et les odeurs et à la loi du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.

Depuis lors, le contexte dans lequel s'inscrit la politique de lutte contre la pollution atmosphérique s'est notablement modifié.

Les différents polluants et leurs effets sur la santé humaine, les écosystèmes, les matériaux sont mieux connus.

De nouvelles préoccupations se sont fait jour, liées aux pollutions continentales, telles que les "pluies acides" et les dépérissements forestiers, et aux pollutions planétaires, telles que les atteintes à la couche d'ozone ou les changements climatiques résultant de l'accroissement de "l'effet de serre".

L'amélioration de la qualité de l'air marque aujourd'hui le pas. Ceci s'explique, particulièrement en milieu urbain, par les rejets de polluants dus à l'accroissement de la circulation automobile, qui se développe au détriment de modes de déplacement moins polluants et plus économes en énergie.

La France doit, par ailleurs, tenir ses engagements communautaires. Elle doit aussi être en mesure de respecter les engagements internationaux qu'elle a souscrits dans le cadre des conventions internationales de Genève (1979) sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, de Vienne (1985) sur la protection de la couche d'ozone et de Rio (1992) sur les changements climatiques.

En outre, les préoccupations en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie, qui jusqu'à présent visaient essentiellement à assurer la sécurité des sources d'approvisionnement en énergie, doivent être plus largement prises en compte dans la mesure où elles sont devenues indissociables des préoccupations touchant à la qualité de l'air.

Plus récemment, l'information sur les épisodes de pollution de 1994 et 1995 a mis en évidence les problèmes de santé publique posés par la pollution de l'air en milieu urbain, qui est essentiellement due à la circulation automobile. Cette prise de conscience se manifeste désormais par une demande accrue de la part du public d'informations et 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.

Dans ces conditions, il est indispensable 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. C'est la raison pour laquelle le présent projet de loi traite tout à la fois de la qualité de l'air et de la maîtrise de l'énergie.

Les articles premier et 2 posent les principes généraux de protection de l'atmosphère. Ils définissent le champ d'application de la loi. L'article premier affirme notamment l'existence d'un lien entre la préservation de la qualité de l'air et la santé publique. Il affirme le droit pour chacun de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. L'article 2 définit les "pollutions atmosphériques" entrant dans le champ d'application de la loi. Il s'agit, d'une part, des émissions de polluants ayant des effets sur la santé, les écosystèmes, les matériaux et, d'autre part, des émissions de substances contribuant à la création de l'ozone troposphérique, ainsi qu'à la destruction de la couche d'ozone stratosphérique ou à l'accroissement de l'effet de serre.

Les établissements relevant de la loi du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement continueront à être régis par cette loi qui permet, en effet, 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 ne pas accroître les contraintes des entreprises, le présent projet de loi ne crée pas de nouveau régime d'autorisation.

**Le titre premier** traite de la surveillance, de l'information, des objectifs de qualité de l'air, des seuils d'alerte et des valeurs limites. L'article 3 indique que l'Etat est responsable de la surveillance de la qualité de l'air. Il peut la confier, dans chaque région, à des organismes quadripartites agréés par lui. Des normes de qualité de l'air sont fixées après avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France. Elles prennent la forme de valeurs limites, de seuils d'alerte et d'objectifs de qualité de l'air.

La surveillance couvrira toutes les agglomérations de plus de 250.000 habitants au 1er janvier 1997, toutes les agglomérations de plus de 100.000 habitants au 1er janvier 1998 et l'ensemble du territoire au 1er janvier 2.000. Ce dispositif est financé selon le principe pollueur-payeur, dans les conditions suivantes :

- une partie du produit de la taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique perçue sur les émissions polluantes des industries et des installations de combustion est affectée à la surveillance de la qualité de l'air ;

- la loi de finances déterminera, en outre, chaque année une fraction, plafonnée à 0,4 centime par litre, du produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers perçue sur les carburants identifiés aux indices 11, 11 bis, 12 et 22 du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes, et dont le produit est utilisé pour la surveillance de la qualité de l'air. En 1996, un montant de 200 millions de francs sera redéployé à partir des budgets des ministères chargés de l'industrie et de l'équipement et affecté au ministère de l'environnement pour la surveillance de la qualité de l'air.

L'article 4 pose le principe du droit à l'information sur la qualité de l'air, qui est reconnu à toute personne sur l'ensemble du territoire. Cette information porte sur les résultats de la surveillance de la qualité de l'air, des émissions polluantes et des consommations d'énergie. Elle peut être confiée aux organismes de surveillance agréés. Cet article pose en outre le principe de l'information immédiate du public, non seulement en cas de dépassement des normes de qualité de l'air, mais également en cas de risque de dépassement.

**Le titre II** traite des plans régionaux pour la qualité de l'air. Ceux-ci interviennent en amont de l'action préventive menée au niveau local, en application des dispositions des titres III et IV. Il s'agit d'un outil de planification, d'information et de concertation, qui permet de réduire la pollution à moyen et à long terme à l'échelon régional.

Le préfet a l'initiative de l'élaboration du plan, qui n'est pas obligatoire. Le comité régional de l'environnement institué par la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement et les organismes agréés de surveillance de la qualité de l'air y sont associés. Le plan peut fixer dans certaines zones des objectifs de qualité de l'air plus ambitieux que ceux fixés au plan national, notamment pour des motifs d'ordre agricole ou touristique. Ainsi, ces plans permettront-ils d'identifier les zones où la qualité de l'air est particulièrement bonne.

**Le titre III** impose la création par le préfet d'un plan de protection de l'atmosphère dans toute agglomération de plus de 250 000 habitants, ainsi que dans les zones où les valeurs limites de qualité de l'air sont dépassées. Tout en étant soumis à enquête publique eu égard à son caractère contraignant, ce dispositif se veut plus souple et plus facile à mettre en place que celui auquel il se substitue, et qui résulte des dispositions du décret du 13 mai 1974 pris en application des lois du 10 mars 1948 et du 2 août 1961. Il déconcentre la procédure, tout en prenant appui sur des spécifications élaborées au niveau national. Il prend en compte aussi bien les sources fixes que les sources mobiles de pollution atmosphérique. Un éventail de dispositions est prévu, qui permettra de réglementer et de contrôler en tant que de besoin l'usage de ces sources polluantes.

Un dispositif renforcé est prévu en cas de pollution atmosphérique intense caractérisée par le franchissement des seuils d'alerte. Il impose l'information préventive du public et l'intervention de mesures destinées à faire cesser la pollution. Ces mesures doivent aller dans certains cas jusqu'à la restriction ou la suspension des activités concourant aux pointes de pollution, y compris la circulation automobile. L'article 13 prévoit l'application immédiate de ces dispositions, le préfet appliquant, dans l'attente du décret prévu au titre premier, les seuils réglementaires prévus par les textes antérieurs, notamment par le décret du 13 mai 1974.

**Le titre IV** traite des plans de déplacements urbains qui ont été institués par la loi du 30 décembre 1982 d'orientation de transports intérieurs (LOTI). Désormais obligatoires pour toute agglomération de plus de 250 000 habitants, ces plans rénovés permettront la réduction des nuisances grâce à une action à la source. Ils se proposent, en effet, de gérer harmonieusement l'utilisation de la voirie et celle des divers modes de déplacement, en les soumettant à des objectifs de lutte contre la pollution atmosphérique et d'utilisation rationnelle de l'énergie (article 28 de la LOTI).

L'article 28-1 nouveau de la LOTI précise les mesures que ces plans doivent comporter, notamment en matière de transports collectifs et de moyens de déplacement propres et économes, d'optimisation de l'exploitation de la voirie, et d'organisation du stationnement. L'article 28-2 nouveau de la LOTI élargit la liste des organismes associés à l'élaboration du plan de déplacements urbains. Cette composition élargie permet de mieux coordonner les politiques communales et de susciter un consensus sur la politique des déplacements en ville ; elle permettra de traiter plus efficacement les phénomènes de pollution atmosphérique car ils ne s'arrêtent pas aux limites communales. La région Ile-de-France, du fait de ses structures particulières, fait l'objet de dispositions légèrement différentes (article 28-3 nouveau de la LOTI).

**Le titre V** traite d'urbanisme et d'environnement. L'article 16 vise à compléter et à renforcer certaines dispositions de la LOTI. En matière d'urbanisme proprement dit, l'article 17 intègre dans différents articles du code de l'urbanisme, les principes de prévention des pollutions et d'optimisation de la demande de déplacements, notamment entre résidences et zones d'activités. De même, l'article 18 assure la prise en compte des préoccupations de santé publique et d'utilisation rationnelle de l'énergie dans les études d'impact des infrastructures et installations visées par la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature.

**Le titre VI** traite des mesures techniques nationales. Les articles 19 et 20 comportent un ensemble de dispositions à caractère technique qui devront être prises par le pouvoir réglementaire à l'échelon national. Elles visent à prévenir les émissions et à réduire la consommation d'énergie. Ces dispositions seront applicables notamment aux sources mobiles ou diffuses de pollution, telles que les appareils, produits, combustibles et carburants, à l'exception des véhicules. L'article 19 rend obligatoire l'incorporation d'oxygène dans les carburants. Les composés oxygénés introduits dans les carburants peuvent notamment être d'origine végétale.

L'article 21, qui modifie le code de la route, est le pendant des articles 19 et 20 pour ce qui concerne les véhicules. Il marque la volonté de réduire les émissions des véhicules, notamment pour ce qui concerne le dioxyde de carbone. En effet, ce gaz contribue de façon importante aux changements climatiques. Cet article prévoit enfin l'identification des véhicules les moins polluants. Elle pourra prendre, par exemple, la forme d'une "pastille verte", apposée sur le certificat d'immatriculation et sur le véhicule. Cette disposition permettra de mettre en oeuvre des limitations d'accès à certaines zones, dans le cadre des mesures de prévention et d'alerte prévues par les plans de protection de l'atmosphère.

**Le titre VII** traite des mesures financières. L'article 22 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 au Parlement. Le financement de la surveillance de la qualité de l'air sera assuré dans les conditions prévues par la loi de finances, à partir du produit de la fiscalité des énergies fossiles. L'article 23 prévoit le remboursement de la taxe intérieure sur les produits pétroliers et de la taxe intérieure de consommation pour les transports publics de voyageurs utilisant le gaz de pétrole liquéfié et le gaz naturel. Les articles 24 à 27 introduisent dans le code général des impôts des incitations fiscales destinées à favoriser le développement des véhicules utilisant l'énergie électrique, le gaz de pétrole liquéfié et le gaz naturel. Il s'agit respectivement de l'exonération de la taxe sur les véhicules de tourisme des sociétés, de l'exonération de la taxe différentielle ("vignette") et de la taxe sur les certificats d'immatriculation ("cartes grises"), ainsi que de l'extension de l'amortissement exceptionnel sur douze mois, qui ne concernait jusqu'à présent que les seuls véhicules électriques.

**Le titre VIII** traite des contrôles et sanctions. Ces dispositions visent à sanctionner non seulement les infractions commises par les exploitants d'installations et par les détenteurs d'objets mobiliers sources de pollution atmosphérique, mais également les comportements individuels nuisibles à la qualité de l'air. L'article 33 institue une procédure de mise en demeure, à l'instar de ce qui existe en matière d'installations classées ou d'eau.

L'article 34 crée un délit dans les cas d'entrave à l'action des services de contrôle et d'infraction à une mise en demeure, par analogie avec les autres textes traitant de l'environnement. L'article 35 traite de la responsabilité des personnes morales.

**Au titre IX**, sont regroupées les mesures diverses. L'article 38 limite le champ d'application de la loi du 2 août 1961 aux seules pollutions d'origine radioactive et installations nucléaires de base, auxquelles ne s'applique pas la présente loi. Il abroge la loi du 10 mars 1948, à l'exception de son article 2 qui institue le comité consultatif de l'utilisation de l'énergie. Les textes réglementaires en vigueur pris sur le fondement de ces lois continueront néanmoins à s'appliquer, jusqu'à l'intervention des décrets d'application de la présente loi.

## PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'environnement,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le ministre de l'environnement, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

### Article premier.

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.

### Art. 2.

Constitue une pollution atmosphérique au sens de la présente loi, l'introduction dans l'atmosphère de substances de nature à :

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 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.

## TITRE PREMIER

### **SURVEILLANCE, INFORMATION, OBJECTIFS DE QUALITÉ DE L'AIR, SEUILS D'ALERTE ET VALEURS LIMITES**

#### 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 1er janvier 1997 s'agissant des agglomérations de plus de 250 000 habitants, au 1er janvier 1998 s'agissant des agglomérations de plus de 100 000 habitants et au 1er 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.

#### 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.

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.

## TITRE II

### PLANS RÉGIONAUX POUR LA QUALITE DE L'AIR

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.

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.

Art. 8.

Les modalités d'application du présent titre sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

### TITRE III

## PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

#### 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.

#### 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 oeuvre pour atteindre les objectifs qu'il a fixés 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.

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.

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.

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.

TITRE IV

**PLANS DE DEPLACEMENTS URBAINS**

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 oeuvre.

"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 oeuvre 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 oeuvre 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."

#### 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."

### TITRE V

## URBANISME ET ENVIRONNEMENT

#### Art. 16.

L'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est modifié comme suit :

I - Au premier alinéa , après les mots : "impératifs de sécurité" sont insérés les mots : "et de protection de l'environnement" et après les mots : "des coûts sociaux" sont insérés les mots : "dont ceux des atteintes à l'environnement".

II - Il est ajouté après le troisième alinéa un alinéa ainsi rédigé :

"Ces schémas directeurs comprennent une analyse globale des effets sur l'environnement."

Art. 17.

I - A l'article L. 110 du code de l'urbanisme, après les mots : "zones urbaines et rurales" sont insérés les mots : "et de rationaliser la demande de déplacements".

II - A l'article L. 121-10 du code de l'urbanisme, après les mots : "utilisation de l'espace" sont insérés les mots : "de maîtriser les besoins de déplacements", et après les mots : "risques technologiques" sont insérés les mots : "ainsi que les pollutions et nuisances de toute nature".

III - Au premier alinéa de l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme, après le mot : "préservation" sont insérés les mots : "des milieux naturels, de la qualité de l'air et" et après les mots : "ils prennent en considération" sont insérés les mots : "l'impact des pollutions et nuisances de toute nature induites par ces orientations ainsi que".

IV - Au 1° de l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme, après les mots : "denrées de qualité supérieure" sont insérés les mots : "les orientations des plans de déplacements urbains s'ils existent,".

Les dispositions du présent article s'appliquent aux documents d'urbanisme existants lors de leur mise en révision engagée à l'initiative de la collectivité locale ou de l'établissement public de coopération intercommunale concerné.

Art. 18.

Au quatrième alinéa de l'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, après le mot : "engendrerait" sont ajoutés les mots : "l'étude de ses effets sur la santé" et après les mots : "dommageables pour l'environnement" sont ajoutés les mots : "et la santé ; en outre, pour les infrastructures et les installations, l'étude d'impact comprend une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances de toute nature et une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ;".

Les dispositions du présent article s'appliquent aux demandes qui doivent être accompagnées d'une étude d'impact et qui sont déposées à compter du premier jour du septième mois suivant la publication de la présente loi.

## TITRE VI

### MESURES TECHNIQUES NATIONALES

#### Art. 19.

I - En vue de réduire la consommation d'énergie et de limiter les sources d'émission de substances polluantes, peuvent être réglementés et contrôlés dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat :

1° la fabrication, l'utilisation et l'entretien des objets mobiliers, autres que les véhicules, ainsi que la fabrication et l'utilisation des produits ;

2° l'élaboration, la commercialisation et l'utilisation des combustibles et carburants.

II - Les décrets mentionnés au I ci-dessus peuvent aussi :

1° imposer aux constructeurs et utilisateurs de vérifier et contrôler leurs appareils, à leur diligence et à leurs frais ;

2° préciser les conditions d'interdiction ou de limitation de la publicité ou des campagnes d'information commerciale relatives à l'énergie ou à des appareils consommateurs d'énergie lorsqu'elles sont de nature à favoriser la consommation d'énergie dans les cas autres que ceux prévus à l'article premier de la loi n° 74-908 du 29 octobre 1974 relative aux économies d'énergie ;

3° définir les cas et conditions dans lesquels peut être interdite ou réglementée l'émission dans l'atmosphère des substances visées à l'article 2 de la présente loi.

III - Pour satisfaire aux dispositions de la présente loi, un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles l'ensemble des carburants et des combustibles liquides, à l'exception du gaz de pétrole liquéfié et des carburants pour avions, devront comporter un taux minimal d'oxygène avant le 1er janvier 2000.

#### Art. 20.

Les décrets prévus à l'article 19 ci-dessus peuvent déterminer les conditions dans lesquelles les autorités administratives compétentes sont habilitées à :

1° définir des normes de rendement applicables à certaines catégories d'appareils consommateurs d'énergie ;

2° agréer des experts ou organismes chargés de ces vérifications et contrôles ;

3° prescrire l'obligation d'afficher la consommation énergétique des produits et des appareils sur le lieu de leur vente ou de la location et préciser les méthodes de mesure ;

4° prescrire l'obligation d'afficher le montant annuel des frais de chauffage et d'eau chaude des logements proposés à la vente ou à la location et préciser les méthodes de mesure.

#### Art. 21.

I - Le titre III du livre II du code de la route est ainsi intitulé :  
"Règles concernant les véhicules eux-mêmes et leurs équipements".

II - Il est inséré au titre III du livre II du code de la route un article L. 8-1 ainsi rédigé :

*"Art. L.8-1.- Les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route et à minimiser la consommation d'énergie, les émissions de substances polluantes, notamment de dioxyde de carbone, visées à l'article 2 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ainsi que les autres nuisances susceptibles de compromettre la santé publique.*

*"Certaines catégories de véhicules font l'objet d'une identification fondée sur leur contribution à la pollution atmosphérique.*

*"Des décrets en Conseil d'Etat déterminent les conditions d'application du présent article."*

### TITRE VII

#### DISPOSITIONS FINANCIERES

#### Art. 22.

La fiscalité des énergies fossiles tient compte de l'incidence de leur utilisation sur la compétitivité de l'économie, l'environnement et la sécurité d'approvisionnement et vise, au regard de ces objectifs, un traitement équilibré entre les différents types de combustibles ou de carburants.

Le financement de la surveillance de la qualité de l'air est assuré dans les conditions prévues par chaque loi de finances à partir du produit de la fiscalité des énergies fossiles.

L'évolution de la fiscalité des énergies fossiles fait l'objet d'un rapport sur une période au moins égale à cinq ans établi à partir des principes définis au premier alinéa qui est soumis par le Gouvernement au Parlement, lors de l'examen de la loi de finances pour l'année 1998. Ce rapport est mis à jour tous les deux ans.

Art. 23.

A l'article 265 *sexies* du code des douanes, il est inséré après le premier alinéa un alinéa ainsi rédigé :

"Afin de promouvoir le développement de véhicules peu polluants, à compter du 1er janvier 1997, la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel véhicules et la taxe intérieure sur les produits pétroliers pour le gaz de pétrole liquéfié sont remboursées aux exploitants de transports publics de voyageurs, dans une limite et des conditions fixées par décret."

Art. 24.

I - Il est inséré dans le code général des impôts un article 1010 A ainsi rédigé :

"Art. 1010 A.- Les véhicules qui fonctionnent au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules, ou du gaz de pétrole liquéfié sont exonérés de la taxe prévue à l'article 1010 du présent code."

II - Ces dispositions sont applicables à compter de la période d'imposition s'ouvrant le 1er octobre 1995.

Art. 25.

I - A - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 F *bis* rédigé comme suit :

"Art. 1599 F *bis*.- Le conseil général peut, sur délibération, exonérer de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur, les véhicules qui fonctionnent au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié.

"La délibération prend effet dans le délai prévu à l'article 1599 H."

B - Pour la période d'imposition s'ouvrant le 1er décembre 1996, la délibération prévue à l'article 1599 F *bis* du code général des impôts est notifiée par le préfet aux directions des services fiscaux concernées avant le 30 octobre 1996.

II - A - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 nonies A rédigé comme suit :

*"Art. 1599 nonies A.-* L'assemblée de Corse peut, sur délibération, exonérer de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur, les véhicules qui fonctionnent au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié.

"La délibération prend effet dans le délai prévu à l'article 1599 duodecies."

B - Pour la période d'imposition s'ouvrant le 1er décembre 1996, la délibération prévue à l'article 1599 nonies A du code général des impôts est notifiée par le préfet aux directions des services fiscaux concernées avant le 30 octobre 1996.

#### Art. 26.

Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 octodecies A rédigé comme suit :

*"Art. 1599 octodecies A.-* Le conseil régional peut, sur délibération, exonérer de la taxe proportionnelle prévue au I de l'article 1599 sexdecies, la délivrance de certificats d'immatriculation des véhicules automobiles terrestres à moteur qui fonctionnent au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié."

#### Art. 27.

I - L'article 39 AC du code général des impôts est modifié comme suit :

A - La dernière phrase du premier alinéa est remplacée par la phrase suivante :

"Cette disposition s'applique également aux véhicules qui fonctionnent exclusivement au gaz naturel véhicules ou au gaz de pétrole liquéfié".

B - Le troisième alinéa est abrogé.

II - A - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 39 AD rédigé comme suit :

*"Art. 39 AD.-* Les accumulateurs nécessaires au fonctionnement des véhicules fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique et les équipements spécifiques permettant l'utilisation de l'électricité, du gaz naturel ou du gaz de pétrole liquéfié pour la propulsion des véhicules qui fonctionnent également au moyen d'autres sources d'énergie, peuvent faire l'objet d'un

amortissement exceptionnel sur douze mois à compter de la date de mise en service de ces équipements."

B - Ces dispositions sont applicables aux accumulateurs et aux équipements acquis ou fabriqués entre le 1er janvier 1996 et le 31 décembre 1999.

III - A - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 39 AE rédigé comme suit :

*"Art. 39 AE.- Les matériels spécifiquement destinés au stockage, à la compression et à la distribution de gaz naturel véhicules ou de gaz de pétrole liquéfié, et aux installations de charge des véhicules électriques mentionnés au premier alinéa de l'article 39 AC peuvent faire l'objet d'un amortissement exceptionnel sur douze mois à compter de leur mise en service."*

B - Ces dispositions sont applicables aux matériels acquis entre le 1er janvier 1996 et le 31 décembre 1999.

IV - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 39 AF rédigé comme suit :

*"Art. 39 AF.- Les véhicules mentionnés au premier alinéa de l'article 39 AC, les accumulateurs et les équipements mentionnés à l'article 39 AD et les matériels mentionnés à l'article 39 AE acquis pour être donnés en location ne peuvent bénéficier de l'amortissement exceptionnel sur douze mois.*

*"Toutefois, ceux acquis entre le 1er janvier 1996 et le 31 décembre 1999 pour être donnés en location par des sociétés ou organismes soumis à l'impôt sur les sociétés, de droit ou sur option, peuvent faire l'objet de l'amortissement exceptionnel sur douze mois."*

## TITRE VIII

### CONTROLES ET SANCTIONS

#### Art. 28.

Sont habilités à procéder aux contrôles prévus au présent titre et à rechercher et constater les infractions aux dispositions de la présente loi et à celles prises pour son application :

1° les inspecteurs des installations classées ;

2° les fonctionnaires et agents, commissionnés à cet effet et assermentés dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat, appartenant aux services de l'Etat chargés de l'environnement, de l'industrie, de l'équipement, des transports, de la mer, de l'agriculture, de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, et de la santé ;

3° les agents des douanes ;

4° les commissaires inspecteurs du service technique interdépartemental des installations classées, les ingénieurs et techniciens du Laboratoire central et les inspecteurs de salubrité de la préfecture de police .

#### Art. 29.

Les fonctionnaires et agents désignés à l'article 28 de la présente loi ont accès aux locaux, installations et lieux clos y attenants, à l'exclusion des domiciles et des parties des locaux servant de domicile. Ces agents ne peuvent accéder à ces locaux ou installations qu'entre 6 heures et 21 heures ou à tout moment dès lors qu'ils sont ouverts au public ou qu'une activité ou opération qu'ils ont pour mission de contrôler y est en cours.

Ces agents peuvent demander la communication de toute pièce ou document utile, en prendre copie, et recueillir sur convocation ou sur place les renseignements et justifications nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Ils peuvent également :

- prélever des échantillons ou effectuer des mesures en vue d'analyses ou essais ;

- consigner pendant le temps nécessaire à l'exercice des contrôles et pour une durée maximale de huit jours les objets ou dispositifs susceptibles d'être non conformes aux dispositions de la présente loi ou à celles prises pour son application.

Le procureur de la République est avisé de ces opérations dès qu'il apparaît qu'elles peuvent conduire à la constatation d'une infraction. Il peut alors donner toutes instructions sur la conduite à tenir.

#### Art. 30.

Les infractions aux dispositions de la présente loi et aux textes pris pour son application sont constatées par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire. Les procès-verbaux doivent être adressés dans les cinq jours qui suivent leur clôture au procureur de la République. Une copie en est également remise à l'intéressé.

Sur autorisation du Président du tribunal de grande instance dans le ressort duquel est situé l'objet litigieux ou du magistrat délégué à cet effet et sous son contrôle, les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article 28 de la présente loi peuvent procéder à la saisie de l'objet de l'infraction et de toute chose pouvant en faciliter la preuve, ainsi que des instruments, engins et véhicules ayant servi à commettre l'infraction.

Il est dressé immédiatement inventaire des objets saisis.

Le président du tribunal de grande instance ou le magistrat délégué par lui peut d'office à tout moment ou sur la demande de l'intéressé ordonner main levée de la saisie.

#### Art. 31.

La procédure de l'amende forfaitaire est applicable aux contraventions aux dispositions prises en application de la présente loi.

#### Art. 32.

Les mesures prévues aux articles L. 25 à L. 26 du code de la route sont applicables aux véhicules en infraction aux dispositions de la présente loi ou aux textes pris pour son application.

#### Art. 33.

Lorsque l'un des fonctionnaires ou agents désignés à l'article 28 de la présente loi constate l'inobservation des dispositions prévues par la loi ou des textes et décisions pris pour son application, le préfet met en demeure l'intéressé de satisfaire à ces obligations dans un délai déterminé, et l'invite à présenter ses observations dans le même délai.

Si, à l'expiration de ce délai, il n'a pas obtempéré à cette injonction, le préfet peut :

a) prescrire la consignation entre les mains d'un comptable public d'une somme répondant des travaux ou opérations de mise en conformité ; cette somme est restituée au fur et à mesure de leur exécution. Pour le recouvrement de cette somme, l'Etat bénéficie d'un privilège de même rang que celui prévu à l'article 1920 du code général des impôts ;

b) faire procéder d'office, aux frais de l'intéressé, à l'exécution des travaux ou opérations de mise en conformité ;

c) ordonner la suspension de l'activité, l'immobilisation ou l'arrêt du fonctionnement du matériel ou de l'engin en cause jusqu'à l'exécution des travaux ou opérations de mise en conformité.

Les sommes consignées en application des dispositions du a) peuvent être utilisées pour régler les dépenses entraînées par l'exécution d'office des mesures prévues aux b) et c) du présent article.

Les décisions prises en application des alinéas précédents sont soumises à un contentieux de pleine juridiction.

Pendant la durée de la suspension de l'activité, l'exploitant d'une entreprise industrielle, commerciale, agricole ou de services est tenu d'assurer à son personnel le paiement des salaires, indemnités et rémunérations de toute nature auxquels celui-ci avait droit jusqu'alors.

#### Art. 34.

Quiconque met obstacle à l'exercice des fonctions confiées par la présente loi aux agents mentionnés à l'article 28 est puni de trois mois d'emprisonnement et de 50 000 francs d'amende.

Lorsqu'une entreprise industrielle, commerciale, agricole ou de services émet des substances polluantes de nature à porter atteinte à la qualité de l'air en violation d'une mise en demeure prononcée en application de l'article 33 de la présente loi, l'exploitant est puni de 6 mois d'emprisonnement et de 50 000 francs d'amende.

L'exploitant encourt également les peines complémentaires mentionnées aux 10° et 11° de l'article L. 131-6 du code pénal ainsi que la peine d'affichage de la décision prononcée ou la diffusion de celle-ci, soit par la presse écrite, soit par tout moyen de communication audiovisuelle conformément à l'article L. 131-35 du même code.

#### Art. 35.

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement dans les conditions prévues à l'article L. 121-2 du code pénal des infractions aux dispositions de la présente loi et à celles prises pour son application.

Les peines encourues par les personnes morales sont :

1° l'amende, suivant les modalités prévues par l'article L. 131-38 du code pénal ;

2° les peines mentionnées aux 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 8° et 9° de l'article L. 131-39 du même code.

L'interdiction mentionnée au 2° de l'article L. 131-39 du même code porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.

Art. 36.

Lorsqu'une personne physique ou morale est déclarée coupable de l'infraction prévue au deuxième alinéa de l'article 34 de la présente loi, le tribunal peut, en application des articles L. 132-66 à L. 132-70 du code pénal, enjoindre à cette personne de procéder à l'exécution des travaux ou opérations de mise en conformité prescrits par le préfet en application de l'article 33 de la présente loi.

TITRE IX

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 37.

I - L'article L. 200-1 du code rural est ainsi modifié :

- au premier alinéa, après le mot : "paysages" sont insérés les mots : "la qualité de l'air" ;

- au quatrième tiret du deuxième alinéa, les mots : "chaque citoyen" sont remplacés par le mot : "chacun".

II - Au premier alinéa de l'article 10 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement, les mots : "peut être" sont remplacés par le mot : "est".

III - Au premier alinéa de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, après les mots : "aux nécessités de la circulation" sont ajoutés les mots : "et de la protection de l'environnement".

IV - Au premier alinéa de l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales, après les mots : "soit la tranquillité publique," sont ajoutés les mots : "soit la qualité de l'air,".

Art. 38.

I - Les dispositions de la loi n° 61-842 du 2 août 1961 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique et les odeurs cessent d'être applicables à l'exception de celles concernant les pollutions dues à des substances radioactives et les conditions de création, de fonctionnement et de surveillance des installations nucléaires de base lesquelles ne sont pas soumises aux dispositions de la présente loi.

II - la loi n° 48-400 du 10 mars 1948 sur l'utilisation de l'énergie est abrogée, à l'exception de son article 2.

III - Sous réserve des dispositions du I du présent article, la référence à la présente loi est substituée aux références à la loi n° 61-842 du 2 août 1961 et à la loi n° 48-400 du 10 mars 1978 dans tous les textes contenant de telles références.

IV - Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux objets et dispositifs conçus pour l'accomplissement des missions de défense nationale.

Fait à Paris, le 3 avril 1996.

*Signé* : ALAIN JUPPÉ

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'environnement

*Signé* : CORINNE LEPAGE