

ASSEMBLÉE

NATIONALE
DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

10^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

206^e Séance

COMPTE RENDU INTÉGRAL

2^e séance du vendredi 14 juin 1996



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. DIDIER BARIANI

1. **Air et utilisation de l'énergie.** - Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 4373).

DISCUSSION DES ARTICLES (suite) (p. 4373)

Article 21 (suite) (p. 4373)

Amendement n° 128 de la commission de la production : M. Jacques Vernier, rapporteur de la commission de la production ; Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement. - Adoption.

Amendement n° 250 de M. Trémège : MM. Patrick Trémège, le rapporteur, Mme le ministre, M. Christian Bataille. - Rejet.

Amendement n° 398 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article 21 modifié.

Après l'article 21 (p. 4374)

Amendement n° 357 de M. Bataille : M. Christian Bataille. - Retrait.

Amendement n° 403 de M. Laffineur, avec le sous-amendement n° 438 de la commission de la production, repris par M. le rapporteur : M. le rapporteur, Mme le ministre, M. Robert Pandraud. - Retrait de l'amendement n° 403 ; le sous-amendement n° 438 n'a plus d'objet.

Amendement n° 403 repris par M. Bataille : M. Christian Bataille. - Rejet.

Amendement n° 390 de Mme Royal : MM. Christian Bataille, le rapporteur, Mme le ministre. - Rejet.

Article 22 (p. 4375)

M. Jean-Yves Le Déaut, Mme le ministre.

Amendement n° 359 de M. Le Déaut : MM. Christian Bataille, le rapporteur, Mme le ministre, M. Jean-Yves Le Déaut. - Rejet.

Amendement n° 129 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. - Adoption.

Amendements n° 182 de la commission des affaires culturelles et 59 de M. Gonnot : MM. Christian Bataille, François-Michel Gonnot, président de la commission de la production ; le rapporteur, Mme le ministre. - Retrait de l'amendement n° 182 ; adoption de l'amendement n° 59.

Amendement n° 392 de Mme Royal : MM. Christian Bataille, le rapporteur, Mme le ministre, MM. Patrick Trémège, Jean-Yves Le Déaut. - Retrait.

Amendement n° 130 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. - Rejet.

Amendement n° 233 de M. Legras : MM. Patrick Trémège, le président de la commission de la production, Mme le ministre. - Retrait.

Amendement n° 233 repris par M. Bataille. - Rejet.

Amendements n° 131 rectifié de la commission de la production et 284 de M. Poniatowski : MM. le rapporteur, Patrick Trémège, Mme le ministre. - adoption de l'amendement n° 131 rectifié. L'amendement n° 284 n'a plus d'objet, ni, non plus, les amendements n° 404 et 34.

Adoption de l'article 22 modifié.

Après l'article 22 (p. 4379)

Amendement n° 277 de M. Brard : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, Mme le ministre, MM. Jean-Yves Le Déaut, Christian Bataille. - Rejet.

Article 23 (p. 4382)

Amendement n° 132 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre, MM. Christian Bataille, Jean-Pierre Brard, Jean-Yves Le Déaut. - Rejet.

Amendement n° 361 de Mme Royal. - Retrait.

Amendement n° 296 de M. Gonnot : M. le président de la commission de la production. - Retrait.

Retrait de l'amendement n° 295.

Amendements n° 296 et 295 repris par M. Brard : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, Mme le ministre. - Rejets.

Amendement n° 240 de M. Laffineur : MM. Patrick Trémège, le rapporteur, Mme le ministre. - Rejet.

Amendement n° 364 rectifié de M. Bataille : MM. Christian Bataille, le rapporteur, Mme le ministre. - Rejet.

Adoption de l'article 23.

Après l'article 23 (p. 4385)

Amendement n° 279 de M. Brard : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, Mme le ministre. - Rejet.

Amendement n° 280 de M. Brard : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, Mme le ministre, MM. Gérard Jolly, Christian Bataille. - Rejet.

Article 23 bis (p. 4386)

Amendement n° 432 du Gouvernement : Mme le ministre, M. le rapporteur. - Adoption.

Adoption de l'article 23 bis modifié.

M. Christian Bataille.

Suspension et reprise de la séance (p. 4386)

Article 24 (p. 4386)

M. Christian Bataille.

Amendement n° 133 de la commission de la production : M. le rapporteur. - Retrait.

Amendements n° 37 de M. Merville, 243 de M. Pandraud et 216 de M. de Courson : MM. Jacques Masdeu-Arus, Patrick Trémège, le président de la commission de la production, Mme le ministre. - Adoption de l'amendement n° 37 ; les amendements n° 243 et 216 n'ont plus d'objet.

Amendement n° 287 de M. Poniatowski : MM. Patrick Trémège, le rapporteur, Mme le ministre. - Rejet.

Amendements n° 134 de la commission de la production et 226 rectifié de M. Masdeu-Arus : M. le rapporteur. Retrait de l'amendement n° 134.

M. Jacques Masdeu-Arus. - Retrait de l'amendement n° 226 rectifié.

Amendement n° 60 de M. Gonnot : M. le président de la commission de la production. - Retrait.

Adoption de l'article 24 modifié.

Après l'article 24 (p. 4389)

Amendement n° 362 de M. Le Déaut : MM. Jean-Yves Le Déaut, le rapporteur, Mme le ministre. - Rejet.

Article 25 (p. 4390)

Amendements n° 229 corrigé de M. Tiberi et 135 de la commission de la production : MM. Patrick Trémège, le rapporteur, Mme le ministre, M. Jean-Yves Le Déaut. - Retrait de l'amendement n° 229 corrigé.

MM. Jean-Pierre Brard, le président de la commission de la production, le rapporteur, Christian Bataille, Mme le ministre.

Sous-amendement n° 446 du Gouvernement : M. le rapporteur. - Adoption du sous-amendement et de l'amendement n° 135 modifié.

L'article 25 est ainsi rétabli.

Article 26 (p. 4392)

Amendements n° 231, deuxième correction, de M. Tiberi, 136 de la commission de la production, avec le sous-amendement n° 447 du Gouvernement, et 242 de M. Laffimeur, MM. Patrick Trémège, le rapporteur. - Retrait de l'amendement n° 231, deuxième correction.

Mme le ministre, MM. le rapporteur, Jean-Yves Le Déaut, Jean-Pierre Brard. - Adoption du sous-amendement n° 447 et de l'amendement n° 136 modifié ; l'amendement n° 242 n'a plus d'objet.

L'article 26 est ainsi rétabli.

Article 27 (p. 4394)

Amendement n° 137 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. - Rejet.

Amendement n° 363 de M. Bataille : MM. Christian Bataille, le rapporteur, Mme le ministre. - Rejet.

Adoption de l'article 27.

Après l'article 27 (p. 4395)

Amendements n° 290 rectifié de M. Poniatowski et 138 de la commission de la production : MM. Patrick Trémège, le rapporteur, Mme le ministre. - Retraits.

Amendement n° 138 repris par M. Brard : M. Jean-Pierre Brard, Mme le ministre, MM. Christian Bataille, le rapporteur. - Rejet.

Article 28 A (p. 4396)

Amendement n° 139 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article 28 A modifié.

Article 28 (p. 4397)

Réserve de l'amendement n° 140 de la commission de la production et de l'article jusque après la discussion de l'article 37.

Article 29. - Adoption (p. 4397)

Article 29 bis (p. 4397)

Amendement n° 141 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. - Adoption.

Amendement n° 399 de la commission de la production. - Adoption.

Amendement n° 142 de la commission de la production. - Adoption.

Amendement n° 143 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article 29 bis modifié.

Articles 30, 31 et 32. - Adoption (p. 4397)

Article 33 (p. 4398)

Amendement n° 144 rectifié de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article 33 modifié.

Article 34 (p. 4398)

Amendement n° 145 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article 34 modifié.

Articles 35 et 36. - Adoption (p. 4399)

Article 37 (p. 4399)

Amendement n° 146 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. - Adoption.

Amendement n° 434 du Gouvernement : M. le rapporteur, Mme le ministre. - Retrait.

Amendement n° 434 repris par M. Pandraud : MM. Robert Pandraud, Jean-Pierre Brard. - Rejet.

Amendement n° 147 de la commission de la production : MM. Patrick Trémège, le rapporteur, Mme le ministre, MM. Jean-Pierre Brard, Robert Pandraud, Pierre Mazeaud. - Rejet.

Adoption de l'article 37 modifié.

Article 28 (*précédemment réservé*) (p. 4402)

Amendement n° 140 de la commission de la production : M. le rapporteur. - Retrait.

Adoption de l'article 28.

Article 38 (p. 4402)

Amendements n° 148 de la commission de la production et 394 de Mme Royal : MM. le rapporteur, Christian Bataille. - Retrait de l'amendement n° 394.

Mme le ministre, M. Pierre Mazeaud. - Adoption de l'amendement n° 148.

Amendement n° 149 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. - Adoption.

Amendements identiques n° 150 de la commission de la production et 190 de M. Weber : MM. le rapporteur, Patrick Trémège, Mme le ministre. - Adoption.

Amendement n° 151 de la commission de la production : M. le président de la commission de la production, Mme le ministre, M. Jean-Pierre Brard. - Adoption.

Amendement n° 366 de M. Bataille : MM. Christian Bataille, le rapporteur, Mme le ministre, MM. Jean-Pierre Brard, Robert Pandraud. - Rejet.

Adoption de l'article 38 modifié.

Après l'article 38 (p. 4406)

Amendement n° 19 de M. Julia : M. Pierre Mazeaud. - Retrait.

Amendement n° 184 de la commission des affaires culturelles : M. Patrick Trémège, M. le rapporteur, Mme le ministre. - Rejet.

Amendement n° 365 de Mme Royal: MM. Christian Bataille, le rapporteur, Mme le ministre, M. Pierre Mazeaud. - Rejet.

SECONDE DÉLIBÉRATION (p. 4407)

Article 13 *bis* (p. 4407)

Amendement n° 1 du Gouvernement: Mme le ministre, MM. le rapporteur, Christian Bataille, le président de la commission de la production. - Adoption.

Adoption de l'article 13 *bis*.

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 4408)

MM. Patrick Trémège,
Pierre Mazeaud,
MM. Christian Bataille,
Jean-Pierre Brard.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 4410)

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

Mme le ministre.

2. Dépôt d'un projet de loi modifié par le Sénat (p. 4410).
3. Ordre du jour (p. 4410).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. DIDIER BARIANI,
vice-président

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

1

AIR ET UTILISATION DE L'ÉNERGIE

Suite de la discussion
d'un projet de loi adopté par le Sénat

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (n^{os} 2817, 2835, 2849).

Discussion des articles (suite)

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a poursuivi l'examen des articles et s'est arrêtée à l'amendement n^o 128, à l'article 21.

Article 21 (suite)

M. le président. Je rappelle les termes de l'article 21 :
Art. 21. - I. - Le titre III du livre II du code de la route est ainsi rédigé : "Règles concernant les véhicules eux-mêmes et leurs équipements".

II. - Au titre III du livre II du code de la route, il est inséré après l'article L. 8 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^o du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ainsi que les autres nuisances susceptibles de compromettre la santé publique.

Les véhicules automobiles font l'objet d'une identification fondée sur leur contribution à la prévention de la pollution atmosphérique.

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

M. Vernier, rapporteur de la commission de la production et des échanges, a présenté un amendement, n^o 128, ainsi rédigé :

« Compléter l'avant-dernier alinéa du II, de l'article 21 par la phrase suivante : "Les véhicules ainsi identifiés peuvent notamment bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées". »

La parole est à **M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges.**

M. Jacques Vernier, rapporteur. Monsieur le président, madame le ministre de l'environnement, mes chers collègues, il s'agit d'un amendement qu'on pourrait à mon avis qualifier de rédactionnel. En effet, je peux vous assurer, à titre très personnel, que lorsque j'ai lu pour la première fois l'article 21, je n'ai pas compris à quoi il servait. On y parle d'une « identification » des véhicules, dont je n'ai compris ni le but ni la finalité.

Comme nous voulons non seulement des lois concises, certes, mais aussi des lois comprises par ceux qui les lisent, je pense qu'il faut préciser, même si cela n'ajoute rien au fond, que l'identification des véhicules permettra de bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées.

M. le président. La parole est à Mme le ministre de l'environnement pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n^o 128.

Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement. Le Gouvernement estime que cette disposition de nature réglementaire devra figurer dans les décrets pris en application des articles 6 à 12 votés ce matin.

C'est la raison pour laquelle il n'est pas favorable à cette disposition ici mais il est clair que, effectivement, telle est bien la finalité de la distinction des véhicules.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 128.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. **M. Trémège** et **M. Dominati** ont présenté un amendement, n^o 250, ainsi rédigé :

« Après l'avant-dernier alinéa du II de l'article 21, insérer l'alinéa suivant :

« La conduite et l'entretien des véhicules automobiles sont assurés de manière à minimiser la consommation d'énergie et les émissions de substances polluantes. Dans ce cadre, l'apprentissage du code de la route comporte une formation particulière en matière d'environnement. »

La parole est à **M. Patrick Trémège.**

M. Patrick Trémège. J'avais déposé ce matin un amendement tendant à faire figurer dans le code de la route des indications sur l'importance d'une conduite rationnelle dans la protection de l'environnement. Probablement fatigué par une matinée de débats, je n'ai pas eu l'art d'en convaincre mes collègues. J'insiste à nouveau par le biais de cet amendement, qui complète le précédent.

Nous avons déjà pris toute une série de mesures extrêmement importantes et contraignantes. Et je ne veux pas croire, madame le ministre, que vous refuseriez des mesures tendant à optimiser le résultat de la lutte que vous menez pour la protection de l'environnement. Est-il un meilleur moyen, un moyen plus intelligent que la pédagogie ? Est-il donc si dramatique pour le Gouvernement d'accepter que figure dans le code de la route des dispositions attirant l'attention des conducteurs sur la nécessité d'avoir une conduite rationnelle, de nature à réduire les pollutions ?

Gérant le parc général de la Ville de Paris, soit environ 5 000 véhicules, je suis en mesure d'affirmer que la conduite propre est de nature à faire baisser les pollutions de 20 à 25 p. 100, à telle enseigne que, lors d'une réunion avec l'ensemble des possesseurs de flottes captives, ceux-ci, sensibles à l'argument, ont souhaité que la Ville de Paris leur fournisse un cahier des charges, de façon à former leurs conducteurs.

Et nous, législateurs, nous voudrions pas qu'un paragraphe, dans le code de la route, incite les nouveaux conducteurs à des conduites propres et sans bruit ?

J'insiste à nouveau, madame le ministre, pour que le Gouvernement accepte cette mesure.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission comprend le souci de M. Trémège d'améliorer l'apprentissage de la conduite, pour qu'elle soit plus respectueuse de l'environnement, mais elle constate que le contenu de cet apprentissage se trouve dans la partie réglementaire du code de la route et, pour cette simple raison, elle a repoussé l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Il est exactement le même que celui du rapporteur.

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Je ne comprends pas l'opposition du Gouvernement. J'approuve l'amendement de mon collègue Patrick Trémège, à qui je fais remarquer qu'il y a une manière encore plus simple d'avoir des résultats dans la lutte contre la pollution, c'est d'adopter, en ville, le véhicule électrique, qui répond à toutes les caractéristiques de conduite qu'il a décrites. La conduite propre serait dans la mécanique elle-même et nous ne serions plus obligés de nous en remettre au comportement du conducteur.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 250.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 283 de M. Alain Madalle n'est pas défendu.

M. Vernier, rapporteur, et M. Patrick Trémège ont présenté un amendement, n° 398, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 21 par le paragraphe suivant :

« III. - Il est inséré après l'article L. 8 A du code de la route, un article L. 8 B ainsi rédigé :

« Les personnes gérant des flottes de plus de cinquante véhicules doivent prévoir, lors du renouvellement des véhicules usagés, le remplacement d'au moins 20 p. 100 de ces véhicules par des véhicules fonctionnant au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Nous avons demandé la suppression de l'article 19 bis qui invitait les flottes captives à prévoir, lors de leur renouvellement, un certain pourcentage de véhicules propres. Beaucoup de nos collègues ont exprimé cette exigence. J'avais annoncé que, en contrepartie, nous proposerions une disposition un peu plus normative - elle reste néanmoins modérée - à savoir que, au fur et à mesure de leur renouvellement, un véhicule sur cinq - c'est vraiment peu - serait remplacé, dans les flottes captives de plus de cinquante véhicules, par un véhicule propre, c'est-à-dire fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz naturel ou au GPL.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement est, bien entendu, tout à fait favorable à l'objectif visé, mais sans avoir les moyens de réglementer et de contrôler, et, par là même, de faire respecter cette règle. Je ne peux pas donner un avis favorable à une disposition qui risque de rester sans effet.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 398.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 21, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 21, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 21

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques n° 208 et 357.

L'amendement n° 208 est présenté par M. Weber et M. Fuchs ; l'amendement n° 357 est présenté par M. Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Balligand, Destot, Ducout et les membres du groupe socialiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Après l'article 21, insérer l'article suivant :

« Après le premier alinéa de l'article 1^{er} de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Ces dispositions ont également pour objet d'améliorer l'efficacité énergétique des installations visées au présent article. »

L'amendement n° 208 n'est pas défendu.

La parole est à M. Christian Bataille, pour défendre l'amendement n° 357.

M. Christian Bataille. Il est retiré.

M. le président. L'amendement n° 357 est retiré.

L'amendement n° 315, de M. Georges Hage, n'est pas défendu.

L'amendement n° 403, présenté par M. Laffineur est-il défendu ?...

M. Jacques Vernier, rapporteur. Je le reprends, monsieur le président.

M. le président. Cet amendement est ainsi rédigé :

« Après l'article 21, insérer les dispositions suivantes :

« Titre VI bis : "Coopération internationale" :

« Le Gouvernement présentera au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi, puis chaque année, un rapport sur les politiques et les mesures qu'il a approuvées ou qu'il compte proposer, à tous les niveaux de coordination européenne et internationale, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, en particulier dans le domaine des transports terrestres et aériens et des industries fortement consommatrices d'énergie exposées à la concurrence internationale. »

Sur cet amendement, M. Vernier, rapporteur, et M. Gonnot ont présenté un sous-amendement, n° 438, ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 403, substituer aux mots : "six mois", les mots : "un an", et aux mots : "chaque année", les mots : "tous les deux ans". »

Vous avez la parole, monsieur Vernier.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Hier, au cours de la discussion générale, le Gouvernement nous a indiqué - et nous lui en donnons acte - qu'il se battait, au niveau international, pour faire progresser la lutte contre la pollution atmosphérique, qu'il s'agisse de la pollution locale ou de la pollution planétaire. Et Mme le ministre de l'environnement nous a rappelé combien elle tient à ce dernier aspect et combien elle veut que les problèmes de dioxyde de carbone soient évoqués au cours des négociations sur les polluants.

Il nous semble intéressant que le Parlement soit pris à témoin régulièrement des efforts faits par le Gouvernement dans ce sens. L'amendement n° 403 prévoit donc simplement qu'un rapport sera présenté régulièrement sur les initiatives et les positions que défend le Gouvernement dans ce domaine.

Quant à mon sous-amendement n° 438, il tend à espacer ces rapports.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement ne voit pas vraiment l'intérêt d'inscrire dans la loi la présentation d'un tel rapport à une telle fréquence.

Des rapports sont demandés aux parties à la Convention sur le climat et le rapport national sur la prévention du changement climatique adopté par le Gouvernement en février 1995 est disponible.

C'est dire que nous produisons déjà régulièrement ce type de rapport au niveau international.

M. le président. La parole est à M. Robert Pandraud.

M. Robert Pandraud. Je suis contre l'amendement pour une raison de principe. Il n'est pas de loi dans laquelle nous ne demandions au Gouvernement des rapports ou des synthèses. Or nous avons déjà tous les documents qui servent de base à ces synthèses.

Mes chers collègues, êtes-vous, oui ou non, pour la réduction des dépenses publiques ? Avez-vous une idée du nombre de fonctionnaires qui perdent leur temps à faire des rapports qui ne sont lus que par quelques spécialistes disposant d'ailleurs des documents qui ont servi de base ?

Par principe, systématiquement, je vote contre tous les amendements ou tous les articles proposant des rapports supplémentaires, qui ne servent strictement à rien, si ce n'est à déforester le pays.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Compte tenu des arguments de M. Pandraud, que je ne partage qu'en partie - s'il y a beaucoup de rapports inutiles, il en est parfois de très utiles - mais surtout de l'existence, que nous a rappelée Mme le ministre, d'autres rapports, notamment sur les changements climatiques - et il y en aura encore - je retire l'amendement n° 403.

M. le président. L'amendement est retiré et le sous-amendement n° 438 n'a plus d'objet.

M. Christian Bataille. Je reprends l'amendement, monsieur le président !

M. le président. Vous avez la parole, monsieur Bataille.

M. Christian Bataille. La réaction de M. Pandraud m'a fait sursauter. Derrière son apparence de bon sens, se cache ce qui est dans l'air du temps, une opposition systématique à tout ce qui est de nature à servir le public, on contre tout ce qui est le service du public.

Voilà la raison pour laquelle nous reprenons cet amendement, et nous demandons à l'Assemblée, dans sa sagesse, de l'adopter.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 403.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Mme Royal a présenté un amendement, n° 390, ainsi rédigé :

« Après l'article 21, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement présentera, dans les six mois à compter de la publication de la présente loi, un rapport exposant dans quelles conditions le projet de canal Rhin-Rhône peut être transformé en un grand projet de transport combiné rail-route pour le transit de marchandises du nord au sud de l'Europe. »

L'amendement est-il défendu ?

M. Christian Bataille. Oui, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Défavorable, non pas parce qu'il s'agit de demander un rapport de plus, argument qui suffirait à convaincre certains de nos collègues, mais parce que ce n'est vraiment pas l'objet de cette loi de proposer un rapport pour arbitrer entre le projet de canal Rhin-Rhône et un grand projet de transport combiné rail-route pour le transit des marchandises du nord au sud de l'Europe.

La question se pose, mais la loi du 2 février 1995 a créé une commission nationale du débat public pour réfléchir à ce type de problème. C'est dans ce cadre que doit avoir lieu le débat.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable pour les raisons exprimées par M. le rapporteur. Il y a du reste une concertation actuellement sur ce sujet.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 390.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 22

M. le président. Je donne lecture de l'article 22 :

TITRE VII

DISPOSITIONS FINANCIÈRES ET FISCALES

« 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, qui tient compte du produit de la fiscalité des énergies fossiles, est assuré dans les conditions prévues par les lois de finances.

« Un rapport sur l'évolution de la fiscalité des énergies fossiles sera remis par le Gouvernement au Parlement avant le 2 octobre 1997.

« Ce rapport, qui sera mis à jour tous les deux ans, devra notamment analyser l'incidence de cette évolution sur l'économie et sur l'environnement. »

La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut, inscrit sur l'article.

M. Jean-Yves Le Déaut. Nous en arrivons aux mesures fiscales, un des points importants, dans la mesure où, pour mettre en œuvre les solutions que vous proposez, il y a peu de moyens, sauf la surveillance dont on a parlé hier et sur laquelle vous vous êtes longuement exprimée.

Pour lutter contre la pollution, il faut avoir le courage de modifier certains de nos comportements, notamment diminuer la circulation de l'automobile en ville, favoriser d'autres modes de transport et l'intermodalité, modifier la composition des carburants et inciter le citoyen à utiliser des technologies plus propres.

L'évolution actuelle n'a pas forcément incité les fabricants, les citoyens ou les usagers à utiliser les technologies les plus propres, et ceux qui souffrent aujourd'hui de la pollution n'ont peut être pas toujours fait eux-mêmes des efforts en ce domaine.

Il est de la responsabilité de l'Etat d'inciter le citoyen à respecter son environnement. Pour cela, il faut des mesures incitatives. Comme je l'ai expliqué hier, mais je le répète à des fins pédagogiques, l'augmentation du prix de l'essence a représenté en deux ans 50 milliards de francs, qui sont passés dans les caisses de l'Etat. S'il n'y a aucune compensation financière pour inciter l'utilisateur à respecter son environnement, cela veut dire que l'augmentation n'aura servi qu'à enrichir l'Etat. Celui-ci a des dettes, mais il s'est enrichi. S'il ne s'était pas enrichi avec de l'essence, il en aurait encore plus ! Bref, sur un certain nombre de points, il faudrait faire des efforts supplémentaires.

Dans la première mouture du projet, il y avait de bonnes idées, mais, malheureusement, je ne les retrouve plus dans la mouture définitive.

Je pense au texte proposé pour un article 1599 F bis du code des impôts : « 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. » Le conseil général aurait pu exonérer de la vignette. On ne retrouve plus la disposition sous cette forme.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Mais si !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges. La commission a voté le rétablissement de ce texte !

M. Jean-Yves Le Déaut. La commission, oui, mais on ne retrouvait plus la disposition !

M. Jacques Vernier, rapporteur. Le Sénat est souverain !

M. Christian Bataille. C'est la commission qui a sauvé la mise du Gouvernement !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Absolument !

M. Jean-Yves Le Déaut. Le Sénat, en revanche, avait eu une bonne idée en voulant faire en sorte que la part de la SNCF dans le transport de marchandises augmente. M. François proposait 1 p. 100 par an pendant cinq ans, M. Leyzour 3 p. 100.

J'ai pour ma part déposé un amendement pour que l'augmentation se fasse « de manière significative ». Je pensais que ces mots allaient vous satisfaire puisque vous n'aimez pas trop les précisions !

Une des causes de la pollution française, c'est l'accroissement du trafic nord-sud, avec des camions qui, sur quelques grands axes européens, traversent notre pays en le polluant. Certains pays, notamment la Suisse et l'Autriche, obligent les camions à aller sur des trains, ce qu'on appelle maintenant les autoroutes ferroviaires. Au lieu de favoriser uniquement le transport routier, on devrait investir de la même manière dans les autoroutes et dans les autoroutes ferroviaires, c'est-à-dire avoir une attitude concrète pour lutter contre la pollution.

Cet amendement, je le regrette encore, n'a pas été retenu par la commission des finances à cause de l'article 40 de la Constitution, alors qu'il a été retenu par le Sénat. J'ai vu d'ailleurs pire ce matin : certains de nos amendements n'ont pas été retenus alors que d'autres identiques l'ont été.

M. Patrick Trémège. Et inversement !

M. Jean-Yves Le Déaut. Les cribles ne fonctionnent pas de la même manière. Il faudrait dépoussiérer le règlement de l'Assemblée nationale à ce sujet et faire en sorte que la Constitution soit appliquée pour tous de la même façon. C'est un principe d'égalité.

Il faut arriver à une fiscalité plus prégnante, plus contraignante pour les produits polluants, et donner plus de liberté au conseil général.

S'agissant de la réduction de la circulation automobile en ville, nous sommes arrivés à trouver un accord au sein de la commission. Il faudrait, madame le ministre, que vous nous indiquiez comment, concrètement, mais aussi de manière palpable, vous allez mettre en œuvre certains des propositions dont vous souhaitez l'application dans notre pays.

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

Mme le ministre de l'environnement. Un mot de réponse, car nous aurons un débat sur chacun des amendements.

Bien entendu, je serais très heureuse que l'Assemblée nationale revienne sur ce qu'a voté le Sénat à propos de la carte grise et de la vignette.

Quant à prendre en considération les incidences de la fiscalité sur l'environnement, c'est ce que fait le premier alinéa de l'article 22. C'est une novation juridique extrêmement importante puisque, à ma connaissance, c'est la première fois que l'on introduit dans notre fiscalité un critère environnemental. Nous avons déjà des dispositions qui concernent l'environnement, mais c'est la première fois que, dans de la fiscalité « générale », on a, en ce que tel, un critère écologique.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission et M. Robert Pandraud. Très bien !

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 276 et 359, pouvant être soumis à une discussion commune mais l'amendement n° 276, de MM. Hag, n'est pas défendu.

L'amendement n° 359, présenté par M. Le Déaut, Mme Royal, MM. Bataille, Destot, Ducoat, Balligand et les membres du groupe socialiste, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa de l'article 22 :

« La fiscalité des énergies fossiles prend prioritairement en compte l'incidence de leur utilisation sur l'environnement, en termes de pollution et de préservation des réserves planétaires, et vise au regard de ces objectifs un traitement préférentiel en faveur des types de combustibles les plus respectueux de l'environnement. »

La parole est à M. Christian Bataille, pour soutenir l'amendement n° 359.

M. Christian Bataille. Il s'agit de préciser la rédaction : la fiscalité des énergies fossiles « prend prioritairement en compte l'incidence de leur utilisation... » et non pas « tient compte de l'incidence... »

Surtout, puisqu'on nous a ressassé qu'il s'agissait d'un projet aux ambitions limitées, j'ai essayé de revenir à la leçon : je propose que la fiscalité prenne en compte l'incidence de l'utilisation des énergies fossiles sur l'environnement, en termes de pollution et de préservation des réserves planétaires.

Le texte initial visait la compétitivité de l'économie, l'environnement et la sécurité de l'approvisionnement. C'est trop ou pas assez. Si cette logique est satisfaisante, il faut aller jusqu'au bout et prendre effectivement en compte la production et la consommation d'énergie, son effet sur l'économie, sur la balance des paiements de notre pays, tout le texte.

La plume du rédacteur a probablement dérapé à l'article 22 car c'est dès l'article 1^{er} que, en deuxième lecture, il faudra prendre en considération la compétitivité de l'économie, l'environnement et la sécurité des approvisionnements. Il conviendra donc de reprendre le débat dans son ensemble.

Mon amendement ne vise qu'à inciter le Gouvernement à la prudence pour qu'il reste dans les limites qu'il a lui-même indiquées dès le départ.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Même les plus ardents défenseurs de l'environnement présents dans cet hémicycle reconnaissent comme un progrès considérable le fait que, pour la première fois - alors que l'on parle depuis longtemps et sans rien faire de fiscalité à modulation écologique -, la fiscalité des carburants tient compte de considérations écologiques.

Pour autant, dire que la fiscalité ne tiendra plus compte que de cela serait excessif. Les notions de compétitivité de l'économie, de sécurité des approvisionnements et d'indépendance énergétique de la France doivent toujours être prises en compte.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Je suis bien entendu de l'avis de M. le rapporteur.

D'abord, monsieur Bataille, il n'y a que vous pour dire que cette loi est limitée. Les autres ne le disent pas et ne le pensent pas.

Par ailleurs, c'est un progrès déjà considérable d'introduire un élément dont on parle depuis vingt-cinq ans sans l'avoir jamais vu nulle part. Il convient de faire en sorte que le système marche et, pour cela, il faut qu'il soit équilibré. Votre proposition, elle, est totalement déséquilibrée.

M. Robert Pandraud. Très bien.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

M. Jean-Yves Le Déaut. Il faut tenir compte de la sécurité des approvisionnements, mais, dans le cas précis des énergies fossiles, cette sécurité vient du fait que l'on a développé d'autres sources énergétiques. Si on dépendait totalement d'elles, l'énergie aurait sans doute un coût plus élevé dans notre pays.

Nous sommes de ceux qui, dans cette assemblée, au moment des débats sur l'énergie, ont eu le courage de défendre l'énergie nucléaire, ce qui n'a pas été le cas de tous nos collègues, sur tous les bancs, surtout quand il s'agissait d'accueillir des centres de stockage des déchets souterrains.

Mieux vaut écrire que la fiscalité des énergies fossiles « prend prioritairement en compte » l'incidence plutôt que « tient compte ». Ainsi, on prendra en considération les problèmes d'environnement qui sont des problèmes majeurs. C'est l'inverse que l'on fait aujourd'hui au niveau de l'Europe, monsieur le rapporteur. Quand on accepte que l'éco-taxe européenne soit assise non pas sur les seules énergies fossiles qui contribuent à l'effet de serre mais pour moitié sur les énergies fossiles et pour moitié sur toutes les autres formes d'énergie, c'est-à-dire sur le

nucléaire, cela veut dire que, avec le même couteau, qui est comme un couteau suisse, on veut faire plusieurs choses.

Ce n'est pas ainsi qu'il faut traiter cette question. Si l'on pense qu'il faut se battre contre l'effet de serre et que l'augmentation du taux de gaz carbonique est dangereuse pour la planète, il faut asseoir une taxe de manière prioritaire sur les énergies fossiles.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 359.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, et M. Dolige ont présenté un amendement, n° 129, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 22, après le mot : "fossiles", insérer les mots : "et celle des énergies renouvelables". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Il y a des carburants d'origine fossile et des carburants renouvelables, notamment les bio-carburants. La fiscalité des uns et des autres doit tenir compte de la compétitivité de l'économie, de l'environnement et de la sécurité de l'approvisionnement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 129.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 182 et 59, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 182, présenté par M. Mattei, rapporteur pour avis, est ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 22, après les mots : "de leur utilisation sur la", insérer les mots : "santé, la". »

L'amendement n° 59, présenté par M. Gonnot, est ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 22, après les mots : "la compétitivité de l'économie", insérer les mots : ", la santé publique". »

L'amendement n° 182 est-il défendu ?

M. Christian Bataille. Oui, monsieur le président, je le défends.

M. le président. La parole est à M. François-Michel Gonnot, pour soutenir l'amendement n° 59.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Cet amendement se justifie par son texte même. Je préfère sa rédaction à celle de l'amendement n° 182. Il me paraît plus logique de lier directement la santé à l'environnement plutôt qu'à la compétitivité de l'économie.

M. Patrick Trémège. Tout à fait !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

M. Christian Bataille. Nous nous rallions à l'amendement de M. Gonnot.

M. le président. L'amendement n° 182 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 59.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Mme Royal a présenté un amendement, n° 392, ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 22, insérer l'alinéa suivant :

« En aucun cas le prix d'un carburant polluant, notamment du fait de particules, ne peut être inférieur au prix d'un carburant moins polluant. »

La parole est à M. Christian Bataille, pour soutenir cet amendement.

M. Christian Bataille. La fiscalité écologique doit être cohérente et ne pas avantager le gazole.

Comme je l'ai fait remarquer ce matin, il ne s'agit pas de prendre part à une espèce de débat technique, scientifique, sur les mérites comparés du gazole et de l'essence, mais bien plus de nous intéresser à une incitation, scandaleuse, à la pollution de l'air. Il s'agit de l'avantage fiscal accordé exclusivement au diesel, il s'agit d'une subvention massive au transport de marchandises par la route, au détriment du rail et du transport fluvial.

Cette subvention désuète, obsolète, au diesel coûte 18 milliards de francs par an à l'Etat. Or il s'agit d'un carburant qui entraîne l'émission de nombreuses particules. Il faut être cohérent avec ce que nous avons proposé avant et aller jusqu'au bout. Cette fiscalité est condamnée à plus ou moins brève échéance. Il vaudrait mieux que nous commençons dès maintenant.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission est défavorable à cet amendement.

En la matière, il faut prendre des mesures raisonnables, progressives, réalistes, et non des mesures aussi brutales. C'est inconcevable !

Nous sommes un certain nombre ici à penser à la différence entre la fiscalité applicable au gazole et celle applicable à l'essence et au super-carburant est abusive. Une telle différence n'est justifiable ni sur le plan écologique ni sur le plan fiscal dans la mesure où elle entraîne une perte de recettes fiscales importante pour l'Etat.

Nombreux sont ceux qui estiment, notamment parmi les parlementaires, qu'il faudra, peu à peu, rapprocher ces deux types de fiscalité. Mais à l'évidence, on ne peut pas, compte tenu du hiatus actuel, voter un tel amendement, qui s'appliquerait immédiatement et provoquerait, si j'ose dire, un véritable tremblement de terre au cœur de la fiscalité des carburants. Ce ne serait ni réaliste ni raisonnable !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Très juste !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. L'avis du Gouvernement est tout à fait concordant avec celui du rapporteur.

M. le président. La parole est à M. Patrick Trémège.

M. Patrick Trémège. Contre l'amendement, même si l'idée sur laquelle il repose relève du bon sens. Le vote d'un tel amendement risquerait d'avoir des conséquences sociales extrêmement graves.

En revanche, le Gouvernement serait bien inspiré de proposer en deuxième lecture une date à partir de laquelle une mesure du type de celle contenue dans cet amendement pourrait être mise en place. On pourrait prévoir, par exemple, que, dès le 1^{er} janvier de l'an 2000, le prix d'un carburant polluant ne pourra en aucun cas être inférieur à celui d'un carburant moins polluant.

Compte tenu des arguments avancés par le rapporteur, je comprends qu'il ne soit pas possible d'envisager aujourd'hui la mise en œuvre de la mesure proposée par nos collègues, mais elle exprime une idée qu'il nous faudra bien un jour retenir.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

M. Jean-Yves Le Déaut. Vous dites : il faut être raisonnable. Mais si nous l'avions été ce matin, jamais nous n'aurions réussi à faire évoluer les esprits et à faire voter l'amendement de notre collègue Georges Sarre, repris par M. Gonnot et M. Vernier, qui prévoit, en cas de pollution très forte, l'accès gratuit à tous dans les transports en commun. En votant une telle mesure l'Assemblée a, à mon avis, créé un choc psychologique dans la mesure où elle a montré à l'opinion qu'on luttait effectivement contre la pollution.

Il est évident que, Mme Royal ne souhaite pas provoquer un tremblement de terre fiscal. Mais il est également évident que, depuis des années, le gazole bénéficie d'un avantage indû, dans la mesure où, pour ne pas porter préjudice à la profession des transporteurs routiers - profession que je défends et que je respecte -, on refuse de changer la fiscalité applicable à ce type de carburant.

En outre, on a laissé se développer un parc de véhicules diesel privé qui pollue - il est à l'origine de l'émission des particules fines provoquant un certain nombre de maladies, tous les experts médicaux le disent, tous les congrès universitaires en font état.

On ne fait pas un geste pour montrer qu'on va bouger. Bouger, c'est pourtant cela qui importe. Il faut, madame le ministre, que, sur un tel sujet, vous montriez que vous êtes prête à aller de l'avant !

Je n'ai pas dit que vous ne faites rien, que ce texte ne fait pas bouger les choses. J'ai même déclaré l'inverse à la tribune. Je dis seulement qu'à un moment donné, il faut avoir de l'ambition. Et si on vous freine au niveau du Gouvernement, nous vous pousserons !

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Monsieur Le Déaut, la différence de fiscalité entre le gazole et le supercarburant est de 1,70 franc par litre. Pensez-vous vraiment que ce soit une attitude responsable que de voter un amendement tendant à augmenter brutalement de 1,70 franc par litre la fiscalité pesant sur des millions de véhicules ? Ce serait totalement irresponsable.

M. Jean-Yves Le Déaut. J'ai dit l'inverse ! J'ai indiqué que cet amendement permettrait de faire prendre conscience de problèmes qui ne sont jamais abordés dans ce pays !

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

Mme le ministre de l'environnement. Si le Gouvernement a voulu introduire une disposition prévoyant de prendre en compte l'environnement pour établir la fiscalité des carburants, c'est précisément parce que le problème que vous évoquez, monsieur le député, me préoccupe tout autant que vous, monsieur Le Déaut.

M. Jean-Yves Le Déaut. Je retire l'amendement.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Très bien !

M. le président. L'amendement n° 392 est retiré.

M. Jacques Vernier, rapporteur, et M. Trémège ont présenté un amendement, n° 130, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'article 22, après les mots : "qualité de l'air," insérer les mots : "de la lutte contre la pollution atmosphérique et des actions de promotion des utilisations rationnelles des énergies fossiles," ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Cet amendement se comprend de lui-même.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement n'est pas favorable à cet amendement, pour une bonne et simple raison : le financement des actions de promotion de l'utilisation rationnelle des énergies fossiles est assuré par d'autres mécanismes, et la taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique a été conçue pour financer les actions de lutte contre cette pollution.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 130.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 214 et 233.

L'amendement n° 214 est présenté par M. Merville et M. Masdeu-Arus ; l'amendement n° 233, est présenté par M. Legras et M. Van Haecke.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans le deuxième alinéa de l'article 22, après les mots : "assuré", insérer les mots : "par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie". »

L'amendement n° 214 n'est pas soutenu.

La parole est à M. Patrick Trémège, pour soutenir l'amendement n° 233.

M. Patrick Trémège. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. L'avis du Gouvernement est défavorable.

Le financement prévu est de nature budgétaire. Il est donc tout à fait normal qu'il soit assuré par l'État. Cela étant, il est clair que l'ADEME est, par définition, l'interlocuteur privilégié du ministère de l'environnement dans cette politique, d'autant que l'Assemblée nationale et le Sénat ont voté en première lecture une disposition lui confiant l'ADEME la coordination technique de la surveillance de la qualité de l'air. Il va de soi que les fonds budgétaires correspondant à la surveillance de la qualité de l'air iront à l'ADEME, afin qu'elle puisse mettre techniquement en place les réseaux. Il nous semble ne pas pouvoir en aller autrement, pour de strictes raisons d'orthodoxie budgétaire.

M. Patrick Trémège. Je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 233 est retiré.

M. Christian Bataille. Je le reprends.

M. le président. L'amendement n° 233 est repris par M. Christian Bataille.

Je le mets aux voix.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 211 de M. Weber n'est pas soutenu.

Je suis saisi de deux amendements, n° 131 rectifié et 284, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 131 rectifié, présenté par M. Vernier, rapporteur, et M. Gonnot, est ainsi rédigé :

« Substituer à l'avant-dernier et au dernier alinéa de l'article 22, l'alinéa suivant :

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

L'amendement n° 284, présenté par M. Poniatowski, est ainsi rédigé :

« Substituer à l'avant-dernier et au dernier alinéa de l'article 22 l'alinéa suivant :

« Un rapport sur l'évolution passée de la fiscalité des énergies fossiles, comportant une projection sur ses orientations à 5 ans, sera remis par le Gouvernement au Parlement avant le 2 octobre 1997. Ce rapport, qui sera mis à jour tous les deux ans, devra notamment analyser l'incidence de cette évolution sur l'économie et sur l'environnement. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 131 rectifié.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Que mon collègue Pandraud se rassure : il ne s'agit pas, par cet aménagement, de demander un rapport supplémentaire, ce rapport est déjà prévu dans le texte du projet.

M. Robert Pandraud. De toute manière, je voterai contre. Il y a trop de rapports ! *(Sourires.)*

M. Jacques Vernier, rapporteur. L'amendement tend à préciser le contenu du rapport.

M. le président. Monsieur Trémège, vous soutenez l'amendement n° 284 ?

M. Patrick Trémège. Oui, monsieur le président, et il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces deux amendements ?

Mme le ministre de l'environnement. Favorable à l'amendement n° 131 rectifié. Défavorable donc à l'amendement n° 284.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 131 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 284 tombe. Les amendements n° 404 de M. Darrason et 34 de M. Merville deviennent sans objet.

Personne de demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 22, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 22, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 22

M. le président. M. Brard a présenté un amendement, n° 277, ainsi rédigé :

« Après l'article 22, insérer l'article suivant :

« La taxe intérieure sur les produits pétroliers applicable au gazole est, dans une période de cinq ans maximum, fixée au niveau de celle applicable au supercarburant plombé. »

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Cet amendement est très important, ce qui, je le suppose, n'aura échappé ni à Mme le ministre, ni au président de la commission, ni au rapporteur.

La part croissante prise par les véhicules fonctionnant au gazole dans le trafic urbain a provoqué le développement de nouveaux éléments nocifs dans l'air de nos villes. La combustion du gazole, si elle s'avère moins polluante quand il s'agit de certains composés, présente des émissions spécifiques. Ainsi, indépendamment des pics de pollution, il existe en permanence une multiplication des micro-particules en suspension dans l'air, lesquelles vont se loger dans les alvéoles pulmonaires.

La Société française de santé publique a classé ces particules dans les polluants à surveiller en priorité, au même titre que l'ozone et le benzène...

M. Jacques Vernier, rapporteur. Tout à fait !

M. Jean-Pierre Brard. ... en raison de leurs effets sur la santé et de la progression de leur niveau de concentration dans l'air. Ces particules sont considérées par le Centre national de recherche sur le cancer comme probablement cancérigènes pour l'homme sur le long terme.

Evidemment, j'entends déjà certains me dire que s'il y a probabilité, il n'y a pas certitude. Mais ce qui vient de se passer avec la maladie de la vache folle devrait certainement nous inciter à faire preuve de beaucoup de prudence et à nous en remettre à nos règles sanitaires traditionnelles : s'abstenir en cas de doute jusqu'à ce que les recherches soient conduites à leur terme. Déjà des études expérimentales sur les rats se sont révélées positives quant à ce caractère cancérigène.

Le principe de précaution qui s'impose en matière de santé publique nous commande donc, madame le ministre, de prendre toutes mesures nécessaires pour réduire les émissions polluantes.

L'une de ces mesures consiste à réviser l'avantage fiscal dont bénéficie dans notre pays le gazole, avantage qui entraîne une progression extrêmement rapide, non maîtrisée du parc de véhicules diesel, aggravant les pollutions que je viens d'évoquer.

C'est pourquoi je vous propose d'adopter cet amendement dont l'effet serait échelonné sur cinq années.

Je vois déjà les défenseurs du *lobby* automobile brandir leurs fourches contre cet amendement. Mais on ne peut pas verser des larmes de crocodile sur les décès causés par la pollution et, en même temps, se refuser, quand c'est possible, à prendre une mesure concrète. Là encore, il ne faudra pas juger la valeur de votre projet, madame le ministre, à l'aune des bonnes intentions dont il est pavé, mais en fonction des actes concrets qui l'accompagneront.

En outre, la proposition que je fais ne coûtera pas d'argent. J'irai même jusqu'à dire qu'elle en rapportera. Pour une fois que nous pouvons faire une proposition qui ne tombe pas sous le coup de l'article 40, je vous invite, madame le ministre, à l'accepter, car elle donnera de la chair à votre conviction.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Pierre Brard. Vous êtes perplexe, monsieur le rapporteur !

M. Jacques Vernier, rapporteur. Nous venons d'avoir, à l'occasion de l'examen d'un amendement du groupe socialiste, un débat sur le même sujet. Nous n'allons pas le reprendre dans son intégralité.

La commission est évidemment consciente de la pollution causée par le diesel en raison de l'émission de particules fines qui peuvent éventuellement être cancérigènes.

Cela doit-il entraîner une diminution ou une disparition des véhicules diesel, ou bien cela doit-il conduire à l'installation d'équipements antipollution, notamment de filtres à particules performants, sur les véhicules diesel ? On peut en discuter.

En tout état de cause, il est évident, je l'ai déjà dit, que nombreux sont ceux qui considèrent que la prime fiscale accordée au gazole ne se justifie ni écologiquement - sûrement pas ! - ni économiquement, puisque elle entraîne une perte fiscale considérable.

Tout à l'heure, nous avons estimé que nous ne pouvions pas voter le réalignement immédiat de la fiscalité applicable au gazole sur celle applicable à l'essence, comme le proposait un amendement socialiste. Raisonnablement et *in fine* cet amendement a été retiré.

M. Jean-Yves Le Déaut. Il ouvrirait le débat !

M. Jacques Vernier, rapporteur. Maintenant, nous considérons que nous ne pouvons pas non plus voter l'amendement n° 277.

Mais je m'associe aux propos de mon collègue Paul Trémège et je partage le souhait exprimé par tous les parlementaires ici présents : l'Etat doit s'engager fermement et clairement dans la voie d'une diminution progressive de l'écart artificiel et injustifié entre la fiscalité applicable au gazole et celle applicable à l'essence ou au supercarburant. Nous attendons des initiatives concrètes de sa part en la matière.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Monsieur Brard, je partage votre avis sur la nécessité d'appliquer le principe de précaution et de résoudre le problème posé par les particules fines.

Cela étant, le projet de loi comporte de nombreuses dispositions fiscales que nous venons de commencer à examiner avec l'article 22 et qui ont précisément pour objet d'inciter nos concitoyens à changer de type de véhicule et à choisir des véhicules les moins polluants possible. Nous nous inscrivons donc parfaitement dans la démarche qui est la vôtre et qui consiste à prendre immédiatement des initiatives concrètes en matière de carburants.

En ce qui concerne la fiscalité sur le gazole, si le Gouvernement a pris soin de proposer une disposition que vous avez bien voulu voter et qui introduit l'environnement parmi les critères d'établissement de la fiscalité sur les carburants, c'est bien parce qu'il est conscient de la différence qui existe entre la fiscalité applicable au gazole et celle applicable à l'essence. Mon collègue de l'industrie a du reste fait de très nombreuses déclarations sur ce sujet qui rejoignent tout à fait ce que vient de dire M. Vernier.

Cela dit, monsieur le député, vous savez aussi bien que moi que les taux de la TIPP sont votés dans le cadre de lois de finances. Ce n'est manifestement pas dans le cadre d'une loi sur la qualité de l'air qu'il convient de modifier des dispositions relevant de la loi de finances.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

M. Jean-Yves Le Déaut. J'entends deux discours.

Le discours du rapporteur me convient car celui-ci souhaiterait que soient prises des initiatives concrètes et précises pour mettre fin à la différence de traitement de l'essence et du gazole. Ainsi que je l'ai dit hier, si, dans notre pays, on réduisait de 20 p. 100 les émissions particulières en imposant, par exemple, l'installation d'un filtre sur les véhicules diesel, un grand nombre de décès pourrait être évité.

Je suis de l'avis de M. Vernier : il ne s'agit pas de faire le procès de certains types de véhicules, mais d'améliorer la technique, d'autant que l'on peut toujours apporter des améliorations techniques.

Madame le ministre, vous avez, quant à vous, affirmé que ce genre de dispositions ne doit pas être discuté dans le cadre d'une loi sur l'air. Au contraire ! D'ailleurs, n'avez pas vous-même prévu des mesures fiscales, certes très limitées, dont nous allons reparler tout à l'heure ?

M. Vernier veut du concret. Je souhaite également qu'avant la deuxième lecture nous ayons du concret. Je veux dire par là que nous ne devons pas nous contenter de promesses qui ne seront pas tenues.

Il conviendrait en conséquence, avant la deuxième lecture, de fixer un calendrier, comme pour l'oxygénation de l'essence. Je trouve cependant que, sur ce point, le calendrier qui a été fixé est trop lent, si je puis dire. Mais au moins un calendrier a été fixé.

Le sujet dont nous discutons est important et de nombreux députés, sur tous les bancs, partagent notre préoccupation.

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Nous venons d'entendre des choses fort intéressantes, mais ce discours de bonne volonté ne sera pas suivi d'effets.

Je prends acte de l'attitude de M. Vernier qui, sans pour autant appuyer l'amendement de Jean-Pierre Brard, propose de le prendre en considération dans l'avenir.

Mes chers collègues, sans vouloir jouer les Geneviève Tabouis de service, j'ai envie de vous dire : attendez-vous à ce que le Gouvernement ne suive pas les propositions du rapporteur...

Mme le ministre de l'environnement. Pourquoi donc ?

M. Christian Bataille. ... parce qu'il n'en a pas les moyens.

Mme le ministre de l'environnement. Comment ça ?

M. Christian Bataille. Madame le ministre, vous nous avez dit que le débat ne portait pas sur les infrastructures. Soit ! Mais, et je le martèlerai jusqu'à la fin de la discussion, maintenir une taxe sur le gazole qui avantage les transports routiers, c'est maintenant la préférence d'un développement très coûteux pour la collectivité du réseau autoroutier, et continuer de refuser la réponse qu'apporteraient les autoroutes ferroviaires.

C'est vrai, des modalités d'application progressives sont nécessaires. Mais la première d'entre elles, si l'on voulait transformer dans notre pays la culture des transports, consisterait à modifier la fiscalité sur les produits pétroliers, comme cela vous est proposé par l'opposition, notamment par Jean-Pierre Brard.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Tout le monde est conscient de la pollution, et c'est fort bien. Mais en attendant, des gens meurent. On ne peut donc pas rester l'arme au pied en espérant que des mesures viendront, dans le futur, améliorer les dispositions actuelles.

M. le rapporteur nous a dit qu'il faudrait attendre, pour voir diminuer la pollution, la mise en place obligatoire de filtres. Toujours est-il que, pour l'instant, nous favorisons la pollution dans les faits, et les discours ne changeront rien à cette réalité !

Madame le ministre, vous avez tenu des propos très léniants...

Mme le ministre de l'environnement. Pas du tout !

M. Jean-Pierre Brard. Si ! Vous avez affirmé qu'il fallait faire des choses, et nous en sommes évidemment tous d'accord...

Mme le ministre de l'environnement. Vous êtes arrivé un peu tard dans la discussion de l'article 22 !

M. Jean-Pierre Brard. J'ai été retenu car je voulais vérifier si, dans le Gâtinais aussi, les moteurs diesel polluaient également. (*Sourires.*) Je vous assure que si vous aviez été avec moi, vous seriez encore plus déterminée, non seulement dans vos propos, mais surtout dans votre acceptation d'amendements qui leur donneraient de la chair.

M. Gérard Jeffray. Et du cœur !

M. Jean-Pierre Brard. Vous me faites penser à ceux qui croient à la force de la prière. Vous priez avec conviction, avec acharnement, avec concentration...

M. Robert Pandraud. Voilà qui est un peu loin du sujet !

M. Jean-Pierre Brard. Monsieur Pandraud, premièrement, vous n'êtes pas expert en la matière ! (*Sourires.*) Deuxièmement, vous ne savez pas où je compte arriver...

M. Robert Pandraud. Vous ne savez pas si je ne suis pas expert en prière !

M. Jean-Pierre Brard. Vous êtes un moulin à prières, ou plutôt un moulin à paroles ! (*Sourires.*)

M. Robert Pandraud. Monsieur Brard, vous êtes excellent !

M. Jean-Pierre Brard. Je poursuis.

Madame le ministre, ce n'est pas de paroles que nous avons besoin, mais d'initiatives concrètes du Gouvernement. Vous connaissez mieux que personne les obstacles que vous avez dû franchir pour arriver avec votre projet de loi jusqu'ici. Je n'entrerai d'ailleurs pas dans des détails que vous connaissez infiniment mieux que moi. Vous savez donc bien qu'on ne peut pas attendre grand-chose.

Et quand j'entends dire que le ministre de l'industrie a fait des déclarations, alors je ne suis plus du tout rassuré...

M. Jacques Vernier, rapporteur. Mais il les a faites !

Mme le ministre de l'environnement. Oui, ce n'est pas niable !

M. Jacques Vernier, rapporteur. Et il les a faites avec courage !

M. Jean-Pierre Brard. Certes, mais les déclarations, c'est comme les promesses : elles n'engagent, selon un mot célèbre, que ceux qui les reçoivent. Aussi, pour dépasser ce registre, qui ne contribue guère au crédit de la vie politique, il faut passer aux actes, et le plus vite possible !

Vous nous avez renvoyés, madame le ministre, à la loi de finances. Le mardi et le mercredi, vous êtes fort assidue aux séances des questions au Gouvernement, et M. Arthuis ne l'est pas moins que vous. Il m'étonnerait donc qu'à la veille de la discussion d'un projet de loi aussi important - vous nous l'avez suffisamment répété - que celui sur l'air, vous ne lui ayez pas demandé quelles pouvaient être ses intentions pour la loi de finances. Je ne veux évidemment pas parler de la logique de M. Arthuis, qui consiste à vouloir faire rentrer le plus de sous possible dans la caisse - ou dans le tonneau des Danaïdes, comme vous voudrez (*Sourires.*) - mais de sa réponse à votre demande d'accompagner, à l'occasion de la loi de finances, votre volonté de réduire les pollutions. Sans cet accompagnement, tout le débat sur le danger que représente pour la vie la pollution aura été inutile.

Par ailleurs, et j'en terminerai par là, monsieur le président, je rappelle que la disposition que nous proposons dans notre amendement est étalée sur cinq ans. C'est dire qu'il est possible de faire quelque chose !

On sait combien il est difficile d'obtenir du Gouvernement des mesures d'équité. Sur un autre sujet, le plancher de la taxe professionnelle, il a fallu batailler pendant cinq ou six années pour que justice soit enfin rendue. A chaque fois, le Gouvernement nous infligeait des propos lénifiants : « Vous faites une bonne proposition » reconnaissait-il. Cette proposition a pourtant mis cinq ou six ans à venir au jour et, qui plus est, à un niveau ridicule.

Mme le ministre de l'environnement. C'est de l'obstruction !

M. Jean-Pierre Brard. Non, ce n'est pas de l'obstruction ! Je ne pensais pas que vous aviez les oreilles si délicates pour réagir ainsi dès que l'on vous dit des choses qui vous déplaisent !

Mme le ministre de l'environnement. Ce n'est pas que vos propos me déplaisent, monsieur Brard, mais la discussion pourrait durer comme cela très longtemps !

M. Jean-Pierre Brard. Vous allez me faire regretter de ne pas avoir soutenu de motion d'irrecevabilité. A la prochaine occasion, nous en reparlerons.

M. Christian Bataille. En deuxième lecture !

M. le président. Monsieur Brard, j'attire votre attention sur le fait que vous avez largement dépassé les cinq minutes qui vous étaient imparties et que je ne me suis pas encore manifesté...

M. Jean-Pierre Brard. Vous avez été fort aimable, monsieur le président, comme à votre habitude.

M. le président. Je n'en suis que plus autorisé à vous demander maintenant de conclure.

M. Jean-Pierre Brard. Le problème, c'est qu'en concluant on n'achèvera pas les particules dont il est question ! (*Sourires.*)

Notre amendement est simple, réaliste et raisonnable : il tend à étaler sur cinq ans des mesures concrètes pour réduire la pollution, afin qu'on n'en reste pas à des discours et que la santé des personnes les plus fragiles soit véritablement protégée.

M. Robert Pandraud. Des mots, des mots !

M. le président. La parole est à Mme le ministre de l'environnement.

Mme le ministre de l'environnement. Monsieur Brard, je partage pleinement votre souci de faire diminuer les rejets des particules fines. Mais je n'ai pas l'impression que beaucoup de paroles lénifiantes aient été prononcées ici. L'Assemblée a adopté des dispositions fortes et les mesures de fiscalité positives dont elle va discuter maintenant vont incontestablement dans le sens d'une efficacité immédiate.

S'agissant de la TIPP frappant le gazole et l'essence, le Gouvernement s'est engagé à déposer un rapport, et celui-ci sera déposé dans les temps...

M. Jean-Pierre Brard. C'est-à-dire ?

Mme le ministre de l'environnement. Avant la fin du mois de juin 1996. Le Gouvernement tient ses promesses, monsieur le député !

Ce rapport pourra très utilement servir de base à votre réflexion quand vous examinerez, au mois d'octobre, le projet de loi de finances.

M. Jacques Vernier, rapporteur, et M. Patrick Tilmège. Très bien !

M. Jean-Pierre Brard. Que ne nous l'avez-vous dit plus tôt !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 277.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Article 23

M. le président. « Art. 23. – Après le deuxième alinéa de l'article 265 *sexies* du code des douanes, il est inséré trois alinéas ainsi rédigés :

« A compter du 1^{er} 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 carburant sont remboursées aux exploitants de réseaux de transport public en commun de voyageurs, dans la limite de 12 000 litres par véhicule et par an.

« A compter du 1^{er} janvier 1997, la limite visée au premier alinéa est fixée à 6 500 litres pour le gaz naturel véhicules et la taxe intérieure sur les produits pétroliers pour le gaz de pétrole liquéfié carburant.

« Les modalités d'application de ces mesures sont fixées par décret. »

M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement n° 132, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 23 :

« Après le premier alinéa de l'article 265 *sexies* du code des douanes, il est inséré deux alinéas ainsi rédigés :

« A compter du 1^{er} janvier 1997, les chauffeurs de taxis utilisant comme carburant du gaz naturel véhicules (GNV) et du gaz de pétrole liquéfié (GPL) sont exonérés de la taxe intérieure sur les produits pétroliers dans la limite de 8 500 litres par véhicule et par an.

« A compter de la même date, les exploitants de réseaux de transports publics en commun de voyageurs utilisant les mêmes carburants que ceux visés à l'alinéa précédent sont exonérés de la taxe intérieure sur les produits pétroliers dans la limite de 26 000 litres par véhicule et par an. »

« La perte de recettes qui en résulte pour l'Etat est compensée à due concurrence par une augmentation des droits sur les tabacs mentionnés aux articles 573 et 575 A du code général des impôts. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Nous abordons maintenant l'examen des incitations fiscales en faveur des véhicules propres.

L'article 23 prévoit que les taxis et les autobus qui consomment des carburants propres, en l'occurrence du gaz naturel ou du gaz de pétrole liquéfié, seront exonérés de la taxe sur les carburants dans une certaine limite.

L'objectif nous paraît bon. Cependant, la limitation de l'exonération à 6 500 litres pour les taxis et à 12 000 litres pour les autobus nous paraît très insuffisante pour que soit réelle l'incitation.

La commission propose que, pour les taxis, la limite passe de 6 500 à 8 500 litres et, pour les autobus, de 12 000 à 26 000 litres. La limite prévue dans le projet pour les autobus est très basse. Elle n'est pas du tout raisonnable car ces véhicules consomment de 35 000 à 40 000, voire 45 000 litres par an. S'en tenir à 12 000 litres reviendrait à n'accorder qu'une faveur extrêmement limitée.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement est très défavorable à l'amendement. La mesure prévue dans le projet est déjà importante.

Comme vous le savez, nous avons engagé une politique très forte en faveur de la diminution de nos dépenses publiques. Nous ne souhaitons donc pas engendrer de dépenses excessives, eu égard notamment aux consommations annuelles moyennes réelles des taxis, des bus et des cars.

J'annonce tout de suite que le gage ne serait pas levé si, d'aventure, l'amendement était voté. Je pourrais du reste soulever la question de sa recevabilité au titre de l'article 40 de la Constitution.

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Monsieur le président, je me rallie aux propositions du rapporteur et, en conséquence, je retire d'ores et déjà l'amendement n° 361, qui devait être examiné immédiatement après.

M. le président. L'amendement n° 132 a été déclaré recevable.

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Il faut toujours confronter les paroles aux actes et, à cet égard, nous faisons de la pédagogie. *(Sourires.)*

Nous sommes en présence d'un amendement, somme toute fort modéré, de notre collègue Jacques Vernier, et un amendement socialiste, qui n'avait rien d'excessif, devait être examiné après celui-là. Par esprit de compromis et d'avancée, nos collègues socialistes retirent leur amendement. M. Vernier maintient le sien, et il a bien raison. Et Mme le ministre nous prévient que le gage ne sera pas levé !

Madame le ministre, vous savez très bien que, si le Gouvernement ne veut pas lever un gage, il a toute liberté de trouver d'autres financements...

Mme le ministre de l'environnement. J'ai dit que je ne lèverai pas le gage !

M. Jean-Pierre Brard. C'est bien ce que j'ai compris, et c'est pourquoi je vous propose, pour vous sortir de cette difficulté, de taxer, par exemple, les Rolls et les Jaguar. *(Sourires et exclamations sur divers bancs.)* Je vois que, chez certains d'entre nous, l'attaque - l'attaque cardio-vasculaire, veux-je dire - n'est pas loin car je m'en prends aux privilèges, ce qui n'est pas permis !

Vous avez donc, madame le ministre, toute liberté de changer le gage si celui qui vous est proposé ne vous convient pas.

La seule question est celle du degré de conviction du gouvernement par rapport au texte dont nous discutons. La mesure proposée est simple, elle n'est pas coûteuse et elle a valeur de symbole. Il ne tient qu'au Gouvernement de l'adopter et de suivre la commission.

Je voterai évidemment l'amendement de notre rapporteur.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

M. Jean-Yves Le Déaut. Madame le ministre, il s'agit là d'amendements qui comportaient des chiffres différents et qui ont été déposés aussi bien par le rapporteur que par le président de la commission de la production et des échanges et notre groupe. Et vous nous annoncez d'une manière un peu rude que vous ne lèverez pas le gage.

Au moment où nous en arrivons au premier article financier, vous vous cabrez, après avoir été prise ce matin par surprise avec l'amendement sur la gratuité des transports, auquel vous vous êtes d'abord opposée.

M. Robert Pandraud. Monsieur Le Déaut, vous auriez pu dire « interpellée » par surprise !

M. Jean-Yves Le Déaut. Le mot que j'ai employé avait dans mon esprit une signification différente de celle à laquelle vous pensez ! *(Sourires.)*

On a un peu l'impression, madame le ministre, que, ce matin, vous avez tout donné, mais pas volontairement. Il est vrai que la mesure concernée représentera un certain coût, mais il n'est pas moins vrai qu'elle sera importante sur le plan psychologique pour l'opinion publique.

Finalement, vous vous êtes ralliée à la grande sagesse de l'Assemblée.

On a maintenant l'impression que, sur les amendements financiers, vous allez freiner des quatre fers pour tout bloquer. Ce n'est pas le but. Prendre vingt centimes sur le franc d'augmentation du litre d'essence que vous avez cautionné en un an permettrait de récolter 10 milliards pour lutter contre la pollution.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Vous l'avez répété quinze fois !

M. Jean-Yves Le Déaut. C'est pédagogique ! Je fais mes cours comme ça !

M. Jacques Vernier, rapporteur. Je plains vos élèves !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 132.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 361, de Mme Royal, a été retiré.

M. Gonnot a présenté un amendement, n° 296, ainsi rédigé :

« I. - Dans le deuxième alinéa de l'article 23, substituer au nombre : "12 000", le nombre : "15 000".

« II. - Compléter cet article par le paragraphe suivant :

« La perte de recettes qui en résulte pour l'Etat est compensée à due concurrence par une augmentation des droits sur les taxes mentionnées aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

La parole est à M. François-Michel Gonnot.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Si vous le permettez, monsieur le président, je m'exprimerai aussi sur l'amendement n° 295.

M. le président. Je vous en prie. L'amendement n° 295, présenté par M. Gonnot est ainsi rédigé :

« I. - Dans l'avant-dernier alinéa de l'article 23, substituer au nombre : "6 500" le nombre : "8 000".

« II. - Compléter cet article par le paragraphe suivant :

« La perte de recettes qui en résulte pour l'Etat est compensée à due concurrence par une augmentation des droits sur les taxes mentionnées aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

Vous avez la parole, monsieur Gonnot.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Le texte adopté par le Sénat, que nous allons confirmer, prévoit, pour le GPL et le GNV, une détaxation sur un volume légèrement supérieur à ce qui est prévu pour le gazole. Mais la différence est si mince pour les véhicules - 1 500 litres - que le chauffeur de taxi qui prendra la

décision de passer du gazole au gaz n'en tirera pas un avantage particulier. La mesure prévue à l'article 23 ne sera pas suffisante pour inciter à l'achat d'un véhicule équipé au gaz, dont le sur-investissement à l'acquisition ne sera pas compensé.

Cela il s'agissait de deux amendements de repli, et je les retire.

M. Jean-Pierre Brard. Je les reprends ! Et je vais les défendre car vous m'accorderez, monsieur le président, que les arguments de M. Gonnot ne sont pas forcément les miens.

M. le président. La parole est donc à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Je reprends ces amendements pour le principe.

M. Gonnot me fait penser au bon paroissien qui n'étant pas cependant un bon chrétien donne, au moment de la quête, des boutons de culotte au lieu de bonnes et belles pièces.

Cela dit, je crois à la force des symboles et, aussi modeste soit l'avantage consenti, l'Assemblée s'honorerait de voter ces amendements qui ne coûteraient vraiment pas cher.

M. le président. Sans vouloir éluder ni tronquer le débat, je souhaite, mes chers collègues, que nous allions maintenant à l'essentiel et je vous demande de faire preuve de concision et de précision.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission est défavorable à ces amendements car elle avait proposé des chiffres plus importants. *(Sourires.)*

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Même avis que tout à l'heure. Nous abordons une démarche tout à fait nouvelle. Faisons preuve de pragmatisme, voyons comment les choses fonctionnent, puis nous aviserons.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 296.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. Jean-Yves Le Déaut. Il est adopté !

M. Jean-Pierre Brard. C'est l'Albanie ici *(Sourires.)* !

M. Christian Bataille. On ne le dira à personne !

M. le président. La comptabilité, c'est moi qui la tiens, chers collègues ! Trois voix se sont manifestées pour cet amendement, quatre voix contre et je demande que cela figure au procès-verbal.

Je mets maintenant aux voix l'amendement n° 295. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. M. Laffineur a présenté un amendement, n° 240, ainsi rédigé :

« Après l'avant-dernier alinéa de l'article 23, insérer l'alinéa suivant :

« A compter du 1^{er} janvier 2000, le taux de réduction visé au premier alinéa de cet article est diminué de 20 p. 100 par an pour les carburants autres que les carburants gazeux. »

M. Patrick Trémège. L'amendement est défendu, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Cet amendement a été repoussé par la commission.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 240.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 35 et 364 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 35 de M. Merville n'est pas défendu.

L'amendement n° 364 rectifié, présenté par M. Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Balligand, Destot, Duouin, et les membres du groupe socialiste est ainsi libellé :

« Compléter l'article 23 par le paragraphe suivant :

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

« Afin de promouvoir le développement de véhicules peu polluants, le taux de réduction ci-dessus est diminué progressivement pour les carburants autres que les carburants gazeux selon le barème suivant : de 20 p. 100 au 1^{er} janvier 2000, 25 p. 100 au 1^{er} janvier 2001, 33 p. 100 au 1^{er} janvier 2002, 50 p. 100 au 1^{er} janvier 2003. Il est égal à zéro pour les mêmes carburants à compter du 1^{er} janvier 2004. »

La parole est à M. Christian Bataille, pour soumettre l'amendement n° 364 rectifié.

M. Christian Bataille. Cet amendement reprend un principe qui vous est cher, monsieur le rapporteur, celui de la progressivité. Il s'agit en effet de réserver progressivement aux carburants gazeux, notamment le GPL, le bénéfice de la défiscalisation des carburants consommés par les taxis.

La disposition proposée a pour objet de réorienter le terme cette flotte vers l'utilisation du GPL. Ce faisant, nous ne serions d'ailleurs pas des précurseurs puisque c'est déjà ce qui se passe dans quelques grandes villes à l'étranger. Alors que nous ne parvenons pas à nous entendre pour établir une fiscalité d'un nouveau type favorisant les produits moins polluants, j'invite maintenant la majorité de cette Assemblée et le Gouvernement à bien réfléchir. Depuis tout à l'heure, nous parlons de progressivité, eh bien, nous y sommes ! Etes-vous d'accord, oui ou non, pour que nous en finissions de manière progressive avec une fiscalité qui semble ne satisfaire personne ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Je l'ai dit tout à l'heure, la commission est favorable à un rapprochement de la fiscalité sur le gazole et de celle sur l'essence et à la suppression des mesures de nature à favoriser le diesel. Elle a demandé solennellement au Gouvernement de réfléchir. Mme le ministre de l'environnement nous a indiqué qu'un rapport sur la fiscalité du gazole et les conséquences à en tirer allait paraître incessamment. L'amendement, qui nous paraît donc prématuré, a été repoussé par la commission.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Même avis que M. le rapporteur.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 364 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 23.

(L'article 23 est adopté.)

Après l'article 23

M. le président. M. Brard, M. Hage et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 279, ainsi rédigé :

« Après l'article 23, insérer l'article suivant :

« 1. - La TVA applicable aux ventes de véhicules automobiles dont la consommation est en 1997 inférieure à 6 litres pour 100 km à 90 km/h et en 1998 inférieure à 5 litres pour 100 km à 90 km/h est de 5,5 p. 100.

« 2. - L'impôt sur les bénéfices des sociétés est relevé à due concurrence. »

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Madame le ministre, j'ai l'intuition que cet amendement ne va pas vous plaire ! L'automobile est désormais le premier facteur de pollution de l'air. Pour lutter efficacement contre celle-ci, il est donc nécessaire de réduire le trafic des passagers et des marchandises. Mais cette réduction ne peut intervenir qu'à moyen terme, d'autant que ce texte n'est en rien contraignant ou révolutionnaire - ce n'était d'ailleurs pas votre objectif madame le ministre et nous n'avons pas exactement la même culture !

L'amendement propose donc un autre moyen d'action, immédiatement incitatif, à savoir l'abaissement du taux de TVA applicable aux ventes de véhicules dont la consommation de carburant est, en 1997, inférieure à six litres pour 100 kilomètres à 90 kilomètres à l'heure et, en 1998, inférieure à cinq litres pour 100 kilomètres à 90 kilomètres à l'heure. Je signale au passage qu'une telle disposition présenterait aussi l'avantage de favoriser le développement de la recherche dans le domaine de l'automobile, donc de placer l'industrie automobile française dans de bonnes conditions pour vendre ses produits.

Pour ces véhicules à faible consommation, particulièrement adaptés à la circulation en ville, le taux de TVA applicable serait de 5,5 p. 100 et non de 20,6 p. 100, taux qui a porté un coup dur à la consommation des ménages. Cette mesure serait incitatrice pour les acquéreurs et pour les constructeurs, qui seraient ainsi amenés à concevoir des modèles sensiblement plus économes en énergie. Ce serait d'autant plus intéressant que l'on voit maintenant des modèles consommer plus de carburant que des véhicules plus anciens de cylindrée comparable. Nous aurions donc là un moyen non seulement de réduire la pollution, mais aussi de donner un coup d'arrêt à une dérive des constructeurs qui tiennent compte de leurs intérêts particuliers mais pas de ceux de nos concitoyens.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. L'idée est très bonne, monsieur Brard, malheureusement, il n'est pas possible de la concrétiser.

En effet, la directive communautaire sur la TVA qui fixe, dans son annexe H, la liste des produits pouvant bénéficier d'un taux réduit ne comporte rien concernant les véhicules. Par conséquent, il n'est pas possible d'accepter cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 279.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Brard, M. Hage et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 280, ainsi rédigé :

« Après l'article 23, insérer l'article suivant :

« L'existence d'emplacement de stationnement pour les véhicules particuliers sur le lieu de travail donne lieu au versement d'une taxe par l'entreprise.

« Cette taxe est fixée en 1997 à 10 000 francs par an et par emplacement de stationnement ».

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. J'ai bien entendu votre réponse, madame le ministre, mais nous n'y voyons pas très clair sur ces questions de fiscalité. On nous a dit, par exemple, que les institutions de Bruxelles ne permettraient pas que l'on applique un taux zéro de TVA sur les produits issus du corps humain, alors que certains pays de l'Union le font. Il faudra nous expliquer comment ce qui nous est applicable, ne l'est pas à d'autres ! On pourrait espérer du Gouvernement français qu'il fasse preuve de plus de zèle et qu'il se batte pied à pied contre Bruxelles quand il s'agit d'améliorer la législation et lorsque l'intérêt de l'espèce humaine est en jeu.

J'en viens à notre amendement. L'existence de parcs de stationnement sur le lieu de travail est de nature à favoriser l'utilisation du véhicule personnel. Quand il n'y en a pas, on constate que les employés utilisent plus fréquemment les transports collectifs. Madame le ministre, vous connaissez Londres comme moi. La situation au centre de cette ville est tout à fait éclairante de ce point de vue puisque la construction des parkings est interdite afin d'inciter à utiliser les transports en commun.

Notre amendement a pour objet d'instituer une taxe dissuasive de 10 000 francs - je crois que vous appelez ça de la fiscalité positive ! - par an et par emplacement de stationnement à la charge des entreprises. Cela mettrait un terme aux embouteillages des centres-villes qui ne sont pas compatibles avec la volonté de lutter contre la pollution de l'air.

En outre, la création de cette taxe pourrait inciter les entreprises à favoriser le rapprochement entre le domicile des salariés et leur lieu de travail - c'est possible via le 1 p. 100 patronal notamment. En effet, on constate actuellement en Ile-de-France un accroissement de cette distance, ce qui se traduit par la dégradation continue de la qualité d'une vie désormais rythmée par les transports, les embouteillages et la pollution. Et vous n'avez même pas à vous indigner du gage, madame le ministre, puisqu'il n'en est point besoin !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Mon cher collègue, toutes les évolutions sont évidemment possibles... A l'heure actuelle, le code de l'urbanisme impose une taxe quand on ne construit pas de place de stationnement, en quelque sorte une participation pour non-réalisation...

Je veux bien que l'on bascule brutalement d'un extrême à l'autre en décidant, après avoir pénalisé ceux qui ne prévoient pas de places de stationnement lorsqu'ils construisent, de pénaliser ceux qui en réalisent. Même si je comprends bien l'objectif de l'amendement, le vitage me paraît un peu brutal !

Par ailleurs, la commission fait observer que si votre position peut, à la limite, se comprendre dans les très grandes métropoles, voire dans la mégapole parisienne, elle serait tout à fait inutile dans la plupart de nos provinces. Comment peut-on vouloir pénaliser les entreprises

qui créeraient des places de stationnement près de leurs bureaux ou de leurs usines au profit d'employés qui ne peuvent se rendre qu'en voiture sur leur lieu de travail ?

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Avis défavorable, pour les mêmes raisons que celles exprimées par M. le rapporteur.

M. le président. La parole est à M. Gérard Jeffray.

M. Gérard Jeffray. Je serais tenté de présenter un sous-amendement tendant à mentionner, outre les entreprises, la mairie de Montreuil, lieu de travail également !

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Convaincu par les arguments du rapporteur, je propose de sous-amender l'amendement de notre collègue Brard et de prévoir que l'existence d'emplacements de stationnement pour les véhicules particuliers sur le lieu de travail ne donnera plus lieu au versement d'une subvention.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Notre collègue M. Jeffray ne connaît certainement pas notre bonne ville de Montreuil...

M. Gérard Jeffray. Si !

M. Jean-Pierre Brard. Dans ce cas, je vous la ferai visiter dans ses parties qui vous sont les plus étrangères. Vous vous exprimerez alors avec plus de sens de l'opportunité, mon cher collègue !

M. Jacques Vernier, rapporteur. L'accueil y est excellent, je puis en témoigner !

M. Jean-Pierre Brard. En effet, et notre président de séance, M. Bariani, peut en témoigner aussi, puisqu'il est non voisin, quoique le périphérique nous sépare, ce dont je ne saurais me plaindre (*Sourires*), pour des raisons qui n'ont rien à voir avec votre personnalité, monsieur le président, mais qui tiennent plutôt à la différence de nos choix politiques. Mais je m'éloigne de l'objet de mon intervention.

Monsieur le rapporteur, madame le ministre, il est incontestable que, jusqu'à aujourd'hui, notre droit a favorisé la pollution. Pour autant, on ne peut pas s'appuyer sur cet état de choses pour prétendre que ce serait un virage trop rude que d'inverser la pratique.

Vous appartenez, madame le ministre, à un gouvernement qui va chercher volontiers ses exemples à l'étranger - quand cela l'arrange. Dans le centre de Londres, on y circule très bien, l'accès des voitures n'y est aucunement favorisé, et pourtant, les gens vont y travailler dans de bonnes conditions.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Ce n'est pas vrai !

Mme le ministre de l'environnement. Londres, j'y étais il y a huit jours. On n'y roule pas vraiment bien !

M. Jean-Pierre Brard. Je ne sais dans quel quartier vous étiez.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Dans un quartier populaire.

Mme le ministre de l'environnement. Peu importe.

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

Mme le ministre de l'environnement. De toute façon, monsieur Brard, le projet change incontestablement à 180 degrés la politique suivie jusqu'à maintenant, parce que, précisément, il n'y a plus de priorité pour la voiture. Le projet de loi l'affiche et les amendements que vous avez votés renforcent cette position.

Le changement de cap que vous souhaitez, que je souhaite, que vous êtes en train de voter, il convient maintenant qu'il entre dans les faits. Ensuite, nous irons de loin.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 280.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 23 bis

M. le président. « Art. 23 bis. - A compter du 1^{er} janvier 1997, les exploitants de réseaux de transport public en commun de voyageurs faisant équiper leurs véhicules mis en circulation entre le 1^{er} janvier 1991 et le 1^{er} juillet 1996, de systèmes permettant de réduire les émissions polluantes bénéficient d'un remboursement du coût de cet équipement à hauteur de la moitié de son prix d'acquisition et dans la limite de 8 000 F par véhicule. Les systèmes ouvrant droit à remboursement doivent être agréés par arrêté conjoint du ministre chargé du budget, du ministre chargé des transports et du ministre de l'environnement. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase de l'article 23 bis, substituer au mot : "véhicules" et au mot "véhicule", le mot : "autobus". »

La parole est à Mme le ministre.

Mme le ministre de l'environnement. Cet amendement se justifie par son texte même puisque l'autobus est essentiellement le mode de déplacement visé par la disposition du Sénat.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission a tout à fait favorable. C'est l'équipement des autobus a système peu polluant qu'encourage cette prime.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 432.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 23 bis, modifié par l'amendement n° 432.

(L'article 23 bis, ainsi modifié, est adopté.)

M. Christian Bataille. Monsieur le président, je demande une suspension de séance de dix minutes pour réunir mon groupe.

M. le président. Soit, et vous avez délégation pour ce

M. Christian Bataille. Absolument !

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures quarante-cinq, est reprise à dix-sept heures.)

M. le président. La séance est reprise.

Article 24

M. le président. « 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 ou du gaz de pétrole liquéfié sont exonérés de la taxe prévue à l'article 1010. »

« Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, les véhicules qui fonctionnent alternativement au moyen de supercarburants et de gaz de pétrole liquéfié sont exonérés du quart du montant de la taxe prévue à l'article 1010. »

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

La parole est à M. Christian Bataille, inscrit sur l'article.

M. Christian Bataille. L'article 24, de nature fiscale et d'inspiration financière, tend à exonérer de la taxe sur les véhicules de société les véhicules « propres », c'est-à-dire électriques ou peu polluants. Le projet de loi sur l'air contient un nombre très limité de mesures incitatives ; celle-ci en est indéniablement une.

Mais il faut mettre en rapport cette exonération avec les générosités dont bénéficient la route et l'automobile, de manière générale. La route continuant à être largement subventionnée, elle induit des coûts élevés, notamment pour les collectivités territoriales, départements, régions et communes.

Des coûts directs, d'abord, pour le financement et l'entretien des ouvrages. Les élus régionaux en savent quelque chose, qui voient l'Etat opérer de véritables « rapt » budgétaires sur les finances régionales, les plans Etat-région devenant des fonds de concours, des contributions obligatoires pour les régions. Cela finit par coûter très cher aux contribuables locaux.

Des coûts indirects également : coût pour la sécurité sociale des accidents de la route et de la pollution de l'air, coût pour les générations à venir de l'effet de serre.

Or le projet de loi ne prévoit rien, je le répète, pour financer des mesures de prévention et mettre en œuvre les différents plans qu'il institue. Les finances locales étant exsangues, ces plans risquent donc de rester lettre morte.

Enfin, en ce qui concerne la fiscalité des biocarburants, la loi, en faisant référence aux additifs oxygénés, ne tranche pas le débat, contrairement à ce qu'avait annoncé le Premier ministre. Une chose est claire : au plan écologique comme au plan économique, les biocarburants ne présentent que peu d'intérêt. Il faut en effet dépenser beaucoup d'énergie pour produire une tonne d'équivalent pétrole sous forme végétale. Le bilan économique au regard de l'effet de serre est donc très négatif.

Au total, il convient de relativiser les avantages fiscaux octroyés à l'article 24 et de redire ce que notre groupe ne cesse d'affirmer depuis le début de la discussion, à savoir que nous n'abordons qu'un tout petit aspect du problème et qu'au lieu de s'en tenir à des exonérations de taxes, il aurait fallu voir les choses sous l'angle de la contribution de l'argent public à la route et à la circulation automobile.

M. le président, M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 133, ainsi libellé :

« I. - Rédiger ainsi le deuxième alinéa du I de l'article 24 :

« Art. 1010 A. - Les véhicules qui fonctionnent exclusivement au moyen du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié ou en tout ou partie au moyen de l'énergie électrique sont exonérés de la taxe prévue à l'article 1010. »

« II. - Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« La perte de recette qui en résulte pour l'Etat est compensée à due concurrence par une augmentation des droits sur les tabacs mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. On ne saurait parler ici, monsieur Bataille, d'une petite mesure fiscale, puisqu'il s'agit en fait d'exonérer de la taxe sur les véhicules de société les véhicules utilisant des moyens de propulsion plus propres, soit l'énergie électrique, soit le GPL, gaz de pétrole liquéfié, soit le gaz naturel. Cette exonération fiscale concerne potentiellement près de 500 000 véhicules de société, qui sont ainsi invités à se convertir à un mode de propulsion plus propre.

Sur l'ensemble des amendements à l'article 24, l'objectif de la commission est le suivant :

Doivent être exonérés totalement :

Premièrement, les véhicules fonctionnant au moyen de l'énergie électrique, soit exclusivement, soit de façon mixte, électricité ou carburant ;

Deuxièmement, les véhicules fonctionnant au moyen du gaz naturel, soit exclusivement, soit de façon mixte, gaz naturel ou carburant traditionnel ;

Troisièmement, les véhicules fonctionnant exclusivement au moyen du GPL ;

Enfin, seraient exonérés de 25 p. 100 du montant de la taxe les véhicules fonctionnant de façon mixte en bicarburant au GPL et au carburant traditionnel.

Cet objectif, qui est celui de la commission, recueillerait également, je crois l'avoir compris, l'accord du Gouvernement. Pour l'atteindre, la commission renonce à son amendement n° 133 au profit de l'amendement n° 37 de M. Merville.

M. le président. L'amendement n° 133 est retiré.

Je suis saisi de trois amendements, n° 37, 243 et 216, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 37, présenté par M. Merville, est ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du I de l'article 24, substituer aux mots : "qui fonctionnent", les mots : "fonctionnant exclusivement ou non". »

L'amendement n° 243, présenté par M. Pandraud, est ainsi rédigé :

« I. - Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article 1010 A du code général des impôts, substituer aux mots : "qui fonctionnent", les mots : "fonctionnant exclusivement ou non". »

« II. - Compléter cet article par le paragraphe suivant :

« La perte de recettes qui en résulte pour l'Etat est compensée à due concurrence par une augmentation des droits sur les tabacs mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

L'amendement n° 216, présenté par MM. de Courson, Pierre Micaut, Doligé, Gengenwin, Weber, Fuchs et Mme Boisseau, est ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du I de l'article 24, après les mots : "qui fonctionnent", insérer le mot : "exclusivement". »

La commission s'est déclarée favorable à l'amendement n° 37.

La parole est à M. Jacques Masdeu-Arus, pour soutenir l'amendement n° 243.

M. Jacques Masdeu-Arus. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Patrick Trémège, pour soutenir l'amendement n° 216.

M. Patrick Trémège. Défendu !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces trois amendements ?

Mme le ministre de l'environnement. Favorable à l'amendement n° 37.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. François-Michel Gonnnot, président de la commission. Je souhaiterais obtenir une précision du Gouvernement. Ces amendements prévoient des incitations fiscales au développement des véhicules fonctionnant en partie ou totalement au gaz naturel et au GPL. Or, madame le ministre, ce développement se heurte à un obstacle d'ordre réglementaire : l'interdiction faite à ces véhicules d'accéder aux parcs de stationnement souterrains, à la suite d'un accident qui s'est produit il y a quelques années, sans qu'on puisse, à ma connaissance, directement impliquer ces modes de propulsion.

Serait-il dans les intentions du Gouvernement de modifier cette réglementation, dans les mois qui viennent, de façon à encourager très concrètement l'achat de ce type de véhicules ? Nous pourrions prendre toutes les mesures fiscales que nous voudrions, si, notamment dans la capitale et les grandes agglomérations, les parkings souterrains leur restent interdits, cet obstacle psychologique risque de décourager les acheteurs potentiels.

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

Mme le ministre de l'environnement. Monsieur le député, nous connaissons bien ce problème et nous sommes en train d'examiner les moyens de le résoudre. Il concerne non seulement les parkings publics, mais également les parkings privés, pour lesquels les difficultés juridiques sont plus grandes.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 37. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. En conséquence, les amendements 243 et 216 tombent.

Je suis saisi de deux amendements, n° 300 et 287, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 300 de M. Van Haecke n'est pas soutenu.

L'amendement n° 287, présenté par M. Poniatowski, est ainsi rédigé :

« I. - Dans le deuxième alinéa du I de l'article 24, substituer aux mots : " du gaz de pétrole liquéfié ", les mots : " en bicarburant gaz de pétrole liquéfié/ essence ". »

« II. - Compléter cet article par le paragraphe suivant :

« La perte de recettes qui en résulte pour l'Etat est compensée à due concurrence par une augmentation des droits sur les tabacs mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

La parole est à M. Patrick Trémège, pour soutenir cet amendement.

M. Patrick Trémège. Cet amendement de bon sens vise à permettre aux véhicules qui utilisent le gaz de pétrole liquéfié de bénéficier totalement de l'exonération de la taxe sur les véhicules de société. En effet, les véhicules GPLC fonctionnent actuellement en mode bicarburant gaz de pétrole liquéfié-essence.

En outre, cette exonération comporte, compte tenu de la cible : les entreprises, et de son applicabilité quasi immédiate - période d'imposition s'ouvrant le 1^{er} octobre 1995 -, un fort potentiel incitatif qui doit pouvoir bénéficier à l'ensemble des carburants et combustibles propres, que le projet de loi entend promouvoir avec un souci de « traitement équilibré », selon les termes de l'article 22.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission s'en est tenue à l'exonération de 25 p. 100 pour les véhicules fonctionnant en bicarburant et a, de ce fait, repoussé cet amendement qui tend à une exonération totale.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement estime que l'amendement présenté par M. Poniatowski est satisfait par l'adoption de l'amendement n° 37, qui précise « exclusivement ou non ».

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 287.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 38 de M. Dou Merville n'est pas défendu.

Je suis saisi de deux amendements, n° 134 et 226 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 134, présenté par M. Vernier, rapporteur, est ainsi libellé :

« I. - Rédiger ainsi le dernier alinéa du I de l'article 24 :

« Les véhicules qui fonctionnent alternativement au moyen, d'une part, de supercarburants et, d'autre part, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié sont exonérés du quart du montant de la taxe prévue à l'article 1010. »

« II. - Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« La perte de recettes qui en résulte pour l'Etat est compensée à due concurrence par une augmentation des droits sur les tabacs mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

L'amendement n° 226 rectifié, présenté par M. Masdeu-Arus, est ainsi libellé :

« I. - Rédiger ainsi le dernier alinéa du I de l'article 24 :

« Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, les véhicules qui fonctionnent alternativement au moyen d'essence et de gaz de pétrole liquéfié sont exonérés de la moitié du montant de la taxe prévue à l'article 1010. »

« II. - Compléter cet article par le paragraphe suivant :

« La perte de recettes qui en résulte pour l'Etat est compensée à due concurrence par une augmentation des droits sur les tabacs mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

La parole est à M. le rapporteur pour soutenir l'amendement n° 134.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Par cohérence avec l'adoption de l'amendement n° 37, la commission retire celui-ci.

M. le président. La parole est à M. Jacques Masdeu-Arus, pour soutenir l'amendement n° 226 rectifié.

M. Jacques Masdeu-Arus. Je le retire également.

M. le président. Les amendements n° 134 et 226 rectifié sont retirés.

M. Gonnnot et M. Trémège ont présenté un amendement, n° 60, ainsi rédigé :

« I. - Dans le dernier alinéa du texte proposé pour l'article 1010 A du code général des impôts, substituer aux mots : " du quart ", les mots : " de la moitié ". »

« II. - Compléter cet article par le paragraphe suivant :

« La perte de recettes qui en résulte pour l'Etat est compensée à due concurrence par une augmentation des droits sur les tabacs mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

La parole est à M. François-Michel Gonnot.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Amendement retiré.

M. le président. L'amendement n° 60 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 24, modifié par l'amendement n° 37.

(L'article 24, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 24

M. le président. MM. Le Déaut, Bataille, Mme Royal, MM. Destot, Ducout, Balligand et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 362, ainsi rédigé :

« Après l'article 24, insérer l'article suivant :

« I. - Après le sixième alinéa de l'article 1599 G du code général des impôts, il est inséré les deux alinéas suivants :

« Cette mesure ne s'applique pas aux véhicules légers à motorisation diesel, pour lesquels l'âge ouvrant droit à la réduction de moitié est porté progressivement, à raison d'une année par an, de 5 à 10 ans à compter de la période d'imposition s'ouvrant le 1^{er} décembre 1996.

« Un décret fixera un nouveau mode de calcul de la puissance fiscale des véhicules légers mis en circulation à compter du 1^{er} janvier 1999 prenant en compte, en substitution au mode actuel, la puissance réelle des véhicules légers, exprimés en unités DIN ou en kW, la vitesse de pointe, le taux de pollution en gaz toxiques et en poussières émises, la proportion de pièces recyclables dans la construction et la consommation exprimée en kWh, en ville à 50 km/h. »

« II. - La perte de recettes résultant du paragraphe I est compensée par une majoration à due concurrence du tarif des droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

M. Jean-Yves Le Déaut. La première mesure proposée a pour objet de restreindre progressivement la réduction de moitié de la vignette aux seuls véhicules de plus de dix ans et de moins de vingt ans lorsqu'ils sont équipés d'un moteur diesel.

La seconde mesure vise à engager une réforme de fond pour mettre en cohérence la fiscalité au titre de la vignette avec une politique de préservation de l'environnement et de la sécurité routière.

Ces mesures devraient influencer sur le recours au diesel, tout en laissant aux constructeurs, conformément au souhait de la commission et du Gouvernement, le temps de réaliser les adaptations nécessaires.

Cet amendement nous paraît important. Nous ne préconisons pas le nouveau mode de calcul de la puissance fiscale, dont on peut concevoir qu'il relève du domaine réglementaire. Nous indiquons seulement les principaux éléments qui devraient être pris en compte.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Avis défavorable. La réduction de moitié de la vignette au bout de cinq ans peut paraître anormale, d'un strict point de vue environnemental, car les véhicules les plus anciens sont souvent les plus polluants, et je comprends que l'on soit tenté de repousser l'échéance.

Mais, les véhicules anciens sont souvent possédés par des personnes aux revenus modestes et il s'agit à l'origine d'une mesure de caractère social. Pour cette raison, nous n'avons pas voulu reporter à dix ans cet abattement sur la vignette, ce qui reviendrait à la supprimer pendant cinq ans.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

M. Jean-Yves Le Déaut. Monsieur le rapporteur, le report de l'abattement que nous proposons ne concerne pas la totalité des véhicules, mais uniquement les véhicules diesel. La réduction de moitié de la vignette entre cinq et dix ans est maintenue pour les véhicules à essence. A terme, lorsque les constructeurs auront pu procéder aux adaptations que j'ai évoquées, les véhicules non diesel seront favorisés.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Je comprends bien votre objection, mais elle n'enlève rien à mon argument, car près d'une voiture sur deux actuellement mises sur le marché est un véhicule diesel. Beaucoup de personnes aux ressources modestes sont donc en possession de véhicules diesel de plus de cinq ans et de moins de dix ans.

Ecologiquement, votre proposition est compréhensible, socialement, elle est sans doute plus contestable. Si l'on veut supprimer certaines faveurs dont bénéficient les véhicules diesel, il faut le faire, comme nous l'avons tous solennellement demandé au Gouvernement, par un rapprochement progressif des taxes sur le gazole et sur les carburants traditionnels.

M. Jean-Yves Le Déaut. D'ici à la deuxième lecture ?...

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Je me rallie complètement à ce que vient de dire M. le rapporteur. Sachez, monsieur Le Déaut, qu'il a longuement été discuté de cette question au sein du groupe de concertation que j'avais mis en place dans le cadre de la préparation de ce projet. A l'unanimité, il a été décidé qu'il ne fallait pas prévoir une telle disposition, précisément pour un motif social. Qui ignore que ce sont les plus jeunes ou les plus défavorisés qui ont les véhicules les plus anciens ?

Pour autant, ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit, cela ne signifie pas qu'il ne faut pas toucher au diesel ; j'ai dit exactement l'inverse il y a un instant. Simple-ment, la méthode que vous préconisez ne me paraît pas la bonne. C'était aussi le sentiment de tous les membres du groupe de travail.

M. Jean-Yves Le Déaut. Je voudrais répondre au Gouvernement...

M. le président. Mais vous êtes l'auteur de l'amendement, vous n'avez pas à lui répondre. Détournement de la procédure, monsieur Le Déaut ? (Sourires.)

M. Jean-Yves Le Déaut. Je serai alors obligé de revenir sur ce point ultérieurement !

M. le président. Vous n'êtes pas raisonnable, vous avez déjà pris deux fois la parole, mais je vous la donne encore.

M. Jean-Yves Le Déaut. Je vous rappelle, madame le ministre, que j'ai déjà retiré un amendement concernant les véhicules diesel.

Je tiens aussi à souligner que notre préoccupation sociale est au moins équivalente à la vôtre.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Dans ce cas, retirez votre amendement !

M. Jean-Yves Le Déaut. Il n'empêche qu'on ne peut pas se contenter de vous entendre dire que vous allez faire quelque chose sur le diesel sans le moindre début de commencement de progrès dans ce domaine. Si vous nous annonciez pour la deuxième lecture un calendrier prévoyant une réduction du différentiel de prix entre le diesel et l'essence, nous pourrions envisager de retirer notre amendement car cela serait du concret.

Comme tel n'est pas le cas, je maintiens l'amendement tout en sachant qu'il ne sera sans doute pas voté. Nous tenons à ce que certains points soient bien précisés dans la discussion.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 362.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 25

M. le président. Le Sénat a supprimé l'article 25.

Je suis saisi de trois amendements n° 229 corrigé, 135 et 241, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 229 corrigé, présenté par M. Tiberi et M. Patrick Trémège, est ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 25 dans le texte suivant :

« 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 façon totale ou partielle de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur, les véhicules qui fonctionnent, exclusivement ou non, 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 1^{er} 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. »

« C. - La perte des recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par un relèvement de la dotation globale de fonctionnement. »

« D. - La perte des recettes pour l'Etat est compensée à due concurrence par une augmentation des droits sur les tabacs prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

« 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 façon totale ou partielle de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur, les véhicules qui fonctionnent, exclusivement ou non, 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 1^{er} 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. »

« C. - La perte des recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par un relèvement de la dotation globale de fonctionnement. »

« D. - La perte des recettes pour l'Etat est compensée à due concurrence par une augmentation des droits sur les tabacs prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

Les amendements n° 135 et 241 sont identiques.

L'amendement n° 135 est présenté par M. Verica, rapporteur ; l'amendement n° 241 est présenté par M. Laffineur, mais il n'est pas soutenu.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Rétablir l'article 25 dans le texte suivant :

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

« Art. 1599 F *bis*. - Le conseil général peut, sur délibération, exonérer de façon totale ou partielle 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 1^{er} 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 façon totale ou partielle 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 1^{er} 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. »

Les sous-amendements n° 406, de M. Pandraud, et 409 de M. Chavanes, et 262, de M. Gengenwin, l'amendement n° 135 ne sont pas défendus.

La parole est à M. Patrick Trémège pour soutenir l'amendement n° 229 corrigé.

M. Patrick Trémège. L'utilisation de véhicules peu polluants, véhicules électriques ou fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié, doit être encouragée pour contribuer à lutter contre la pollution atmosphérique urbaine et favoriser le développement industriel de ces types de véhicules. Parmi les incitations les plus significatives pour les utilisateurs individuels figure la réduction des taxes locales - vignettes et cartes grises.

Madame le ministre, initialement, vous aviez prévu une possibilité d'exonération à l'initiative des collectivités territoriales compétentes. C'était d'ailleurs, je tiens à le rappeler à l'Assemblée, une initiative que le maire de Paris avait déjà envisagée pour la capitale. On pouvait supposer que l'expression « le conseil général peut » au lieu de « le conseil général doit » était de nature à satisfaire le Parlement. Tel n'a pas été le cas.

Partageant les préoccupations exprimées par le Sénat en matière de finances locales, nous proposons dans notre amendement un système de compensation. Mais je comprends bien que, dans l'état actuel des choses, le Gouvernement ne soit pas prêt à accepter de telles dispositions. Si l'amendement n° 135 intègre la bicarburant, je suis prêt à retirer l'amendement n° 229 corrigé au profit de celui de la commission.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 229 corrigé et présenter l'amendement n° 135.

M. Jacques Vernier, rapporteur. L'amendement n° 229 corrigé de M. Trémège comporte deux objets. D'une part, il propose, comme la commission de la production, de restituer le dispositif du texte initial du Gouvernement, à savoir la faculté pour les conseils généraux d'exonérer de la vignette les véhicules peu ou pas polluants, en étendant cette exonération aux véhicules en bicarburant. La commission ne l'avait pas prévu ainsi, mais est prête à rectifier son amendement en ajoutant les mots « exclusivement ou non ».

M. Jean-Yves Le Déaut. Très bien.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Ainsi, M. Trémège pourra retirer son amendement.

D'autre part, l'amendement n° 229 corrigé propose d'instituer une compensation par l'Etat des pertes de recettes occasionnées par l'exonération accordée.

Je sais que le Sénat avait beaucoup insisté sur ce point mais j'avoue ne pas très bien comprendre l'argument invoqué. En effet, quand un conseil général décidera d'accorder, au moyen d'une exonération fiscale, une prime aux véhicules moins polluants, c'est bien son département qui bénéficiera en retour des effets bienfaisants de cette exonération en termes d'environnement et de santé publique. Le manque à gagner sera ainsi compensé. Celui qui paiera sera aussi celui qui bénéficiera de la mesure. La commission considère donc que cette disposition n'appelle pas de compensation financière de l'Etat.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement est favorable à la proposition de M. le rapporteur.

Je me réjouis, pour ma part, qu'à l'Assemblée nationale il soit proposé de rétablir une disposition que le Gouvernement avait souhaitée et qui lui paraît importante.

Je souhaite donc que l'Assemblée adopte l'amendement n° 135.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut, pour répondre au Gouvernement.

M. Jean-Yves Le Déaut. Nous voterons cet amendement. Je note néanmoins qu'aujourd'hui le seul sacrifice important sera consenti par les conseils généraux et non par l'Etat.

M. le président. La parole est à M. Patrick Trémège.

M. Patrick Trémège. Puisque la commission a accepté d'étendre l'exonération aux véhicules en bicarburant, M. Tiberi et moi-même retirons notre amendement.

M. le président. L'amendement n° 229 corrigé est retiré.

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Comment ne pas être favorable à une telle mesure d'exonération ? Le problème, c'est que, une fois de plus, vous passez les finances des collectivités territoriales à l'essoreuse. Si la disposition prévue dans

l'amendement n° 135 avait été financée autrement, j'aurais pu le soutenir. Mais tel n'est pas le cas. Je sais bien que cela pose problème. En somme vous accordez une faculté mais ceux qui ont le pouvoir de décider n'ont plus de liberté de décision.

Mme le ministre de l'environnement. Ils sont libres de choisir !

M. Jean-Pierre Brard. C'est bien ce que je dis : c'est toujours les mêmes qui vont en profiter.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Une précision à nos collègues des groupes socialiste et communiste et apparentés.

M. Jean-Pierre Brard. Je vois que ça commence à rentrer ! *(Sourires.)*

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Nous ouvrons une possibilité aux collectivités territoriales : là, le conseil général, tout à l'heure, le conseil régional. Les collectivités peuvent en toute souveraineté décider ou non d'exonérer. La commission a même ouvert une possibilité d'exonération totale ou partielle, ce que n'avait pas prévu le Gouvernement. Les conseils généraux pourront prendre des décisions d'incitation sans pour autant amputer intégralement le budget de la collectivité.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Le rapporteur ne peut pas laisser dire que l'effort est demandé exclusivement aux collectivités territoriales ! D'abord, ces collectivités n'accorderont d'exonération que si elles veulent bénéficier de ses effets dans leur aire géographique. Ensuite, il faut rappeler toutes les mesures d'incitation fiscale que nous avons décidées jusqu'à présent - nous allons peut-être encore en décider d'autres - et qui sont à la charge de l'Etat : exonération de TIPP pour les taxis et les autobus, exonération de taxes sur les véhicules de société propres, amortissement exceptionnel, dont nous allons parler dans quelques instants, prime de 8 000 francs pour doter les autobus d'équipements antipollution, sans compter d'autres dispositions qui ne figurent pas dans ce texte comme la prime de 15 000 francs, ce n'est pas rien, accordée par l'Etat ou ses établissements publics pour l'acquisition de véhicules électriques.

La répartition de l'effort entre l'Etat et les collectivités territoriales est tout à fait équitable sur le plan fiscal.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Ce que vous venez de dire est exact, monsieur le rapporteur, mais vous oubliez tout le reste. Vous pêchez par omission. L'Etat a les doigts crochus et plonge les mains grandes ouvertes dans les finances des collectivités territoriales.

Vous donnez la faculté de faire un geste en faveur de la lutte contre la pollution à un moment où les communes, les départements et les régions sont pour une grande part exsangues. Vous me faites penser à Maurice Charrier, le maire de Vaulx-en-Velin, auquel on a annoncé qu'on finançait son grand projet urbain de 150 millions de francs. On lui a donné 100 millions. Le problème, c'est qu'il ne peut même pas avancer un franc sur les 50 millions restants ! Quand vous êtes ruiné, quand vous n'avez plus d'argent, comment voulez-vous faire des efforts ?

Vous nous dites, monsieur Gonnot, que chaque collectivité fera ce qu'elle veut. C'est tout à fait exact. Mais dans les faits cela signifie que les inégalités aujourd'hui

déplorées au regard de la fiscalité seront encore renforcées par votre disposition. Il est bien beau de prévoir des mesures d'accompagnement pour réduire la pollution et de dire que ceux qui paieront seront les bénéficiaires, mais en fin de compte ce sera encore un luxe pour riches, pour ceux qui ont les moyens. Que va-t-il se passer dans mon département, la Seine-Saint-Denis, qui compte l'une des deux communes les plus pauvres de la région parisienne ? Quand il n'y a plus d'argent, le peu qui reste va d'abord à l'aide sociale !

M. Jacques Vernier, rapporteur. Mais on ne demande rien aux communes !

M. Jean-Pierre Brard. Je parle des départements !

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Le propos de mon collègue Jacques Vernier me fait réagir : je ne reconnais plus le maire de Douai, ni l'ancien membre du conseil régional. Les collectivités locales, aujourd'hui exsangues, n'ont même plus la ressource de majorer leur fiscalité. Et c'est le vice-président chargé du budget d'un conseil régional qui vous parle : quand on se réunit pour examiner les budgets, tous les groupes, même ceux de votre majorité considèrent presque unanimement que l'on ne peut plus relever la fiscalité. Tout effort nouveau demandé aux collectivités locales sera opéré au détriment du reste. Voilà la fatalité !

Je tiens aussi à souligner que les conseils régionaux paient déjà un lourd tribut à la route, par le biais de ce qui ressemble de plus en plus à une farce, je veux parler du volet routier des contrats de plan. Il s'agit en fait d'un véritable hold-up : l'Etat s'attribue tout le mérite de rénovations routières qu'il fait payer aux collectivités locales !

Que l'Etat paie donc pour réduire la pollution ! Lui, qui a pour habitude de dicter sa loi et de faire payer les autres collectivités, cela le changera un peu !

M. Jacques Vernier, rapporteur. L'Etat, c'est nous aussi ! Ça ne change rien !

M. Jean-Yves Le Déaut. Nous sommes pour l'amendement, mais il faudrait que l'Etat fasse le même effort !

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

Mme le ministre de l'environnement. Nous n'allons pas polémiquer à cette heure-ci.

M. Jean-Pierre Brard. Non, c'est de la finance, ce n'est pas pareil.

Mme le ministre de l'environnement. Vous n'avez qu'un objectif : proclamer que l'Etat ne fait aucun effort. Mais M. le rapporteur a rappelé toutes les dispositions prises, et vous constatez bien que vos affirmations ne tiennent pas. Dois-je vous répéter que 200 millions sont d'ores et déjà affectés aux actions de surveillance et que j'en dispose pour l'année 1996 ? Compte tenu de la conjoncture budgétaire actuelle que tout le monde connaît, c'est là un effort considérable de la part de l'Etat.

Contrairement à ce que vous prétendez, messieurs, l'Etat fait des efforts. S'agissant de la disposition qui nous intéresse, c'est aux collectivités locales qu'il appartiendra de faire un effort, si elles le souhaitent.

M. Jean-Pierre Brard. Si elles en ont les moyens !

Mme le ministre de l'environnement. Elles ne seront soumises à aucune contrainte, monsieur Brard.

Monsieur le président, je souhaite sous-amender l'amendement n° 135 présenté par M. le rapporteur. Dans le deuxième alinéa du I et dans le deuxième alinéa

du II de cet amendement, après les mots : « qui fonctionnent », je propose d'insérer les mots : « exclusivement ou non ».

M. le président. Le sous-amendement présenté par le Gouvernement portera le numéro 446. J'en rappelle les termes :

« I. - Dans le deuxième alinéa du I de l'amendement n° 135, après les mots : « qui fonctionnent », insérer les mots : « exclusivement ou non ».

« II. - Dans le deuxième alinéa du II de cet amendement, procéder à la même insertion. »

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 446.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets au voix l'amendement n° 135, modifié par le sous-amendement n° 446 du Gouvernement.

M. Jean-Pierre Brard. Abstention du groupe communiste.

(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 25 est ainsi rétabli.

Article 26

M. le président. Le Sénat a supprimé l'article 26.

Je suis saisi de trois amendements n°s 231 deuxième correction, 136 et 242, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 231, deuxième correction, présenté par M. Tiberi et M. Trémège, est ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 26 dans le texte suivant :

« I. - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 octodécies A rédigé comme suit :

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

« II. - La perte des recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par le relèvement de la dotation globale de fonctionnement ».

« III. - La perte des recettes pour l'Etat est compensée à due concurrence par une augmentation des droits sur les tabacs prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

L'amendement n° 136, présenté par M. Vernier, rapporteur, et M. Gonnot, est ainsi libellé :

« Rétablir l'article 26 dans le texte suivant :

« Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 octodécies A ainsi rédigé :

« Art. 1599 octodécies A. - Le conseil régional peut, sur délibération, exonérer de façon totale ou partielle de la taxe proportionnelle prévue au I de l'article 1599 sexdécies, 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. »

Sur cet amendement, je suis saisi de quatre sous-amendements n^{os} 447, 407, 410 et 263.

Le sous-amendement n^o 447, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« A la fin du dernier alinéa de l'amendement n^o 136, après les mots : "qui fonctionnent", insérer les mots : ", exclusivement ou non." »

Les sous-amendement n^{os} 407 de M. Pandraud, 410 de M. Chavanes et 263 de M. Gengenwin ne sont pas soutenus.

L'amendement n^o 242 présenté par M. Laffineur, est ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 26 dans le texte suivant :

« Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 *octodécies* A ainsi rédigé :

« Art. 1599 *octodécies* A. - Le conseil régional peut, sur délibération, exonérer de la taxe proportionnelle prévue au I de l'article 1599 *sexdécies*, 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. »

La parole est à M. Patrick Trémège pour soutenir l'amendement n^o 231, deuxième correction.

M. Patrick Trémège. Cet amendement est également présenté par M. Julia.

Les remarques formulées précédemment au sujet du conseil général valent pour cet amendement qui concerne le conseil régional et je puis enlever les dispositions relatives aux compensations.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n^o 136.

M. Jacques Vernier, rapporteur. C'est le même débat que tout à l'heure. Nous voulons rétablir la faculté offerte au conseil régional.

J'indique d'emblée que la commission a été favorable au I du sous-amendement n^o 407.

M. le président. Dont acte.

M. Patrick Trémège. L'amendement n^o 242 est défendu, monsieur le président, et je retire l'amendement n^o 231, deuxième correction.

M. le président. L'amendement n^o 231, deuxième correction, est retiré.

La parole est à Mme le ministre, pour donner l'avis du Gouvernement et présenter le sous-amendement n^o 447.

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement est favorable à l'amendement n^o 136 présenté par M. le rapporteur qu'il propose de préciser, comme l'amendement n^o 135, par les mots : « exclusivement ou non ».

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n^o 447 ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Favorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

M. Jean-Yves Le Déaut. Le fond du problème est ici le même que quand il s'agissait des conseils généraux.

Nous sommes, plusieurs à avoir abordé la question des transferts de charges sur les collectivités locales qu'opère, mesure après mesure, un Etat dont on connaît les difficultés financières.

Certes, ainsi que M. Vernier et M. Gonnot l'ont souligné, nous sommes dans un cas un peu particulier puisqu'il s'agit d'une décision facultative. Néanmoins la pres-

sion de l'opinion publique qui souhaite une solution aux problèmes de pollution sera telle sur les départements et les régions que les conseillers généraux et régionaux ne pourront que passer à l'acte.

Plutôt que de vous rappeler des chiffres que j'ai déjà cités plusieurs fois, et qui semblent vous donner des crises d'urticaire auxquelles vous semblez plus sensible qu'à l'asthme ou aux problèmes cardio-vasculaires dus à la pollution atmosphérique, je vais vous poser une question à laquelle j'aimerais que vous répondiez.

L'automobile est la vache à lait des gouvernements et c'est encore plus vrai depuis quelque temps. Or il m'a été dit, mais je ne sais pas si cela est exact, que les mesures proposées coûteront moins de 30 millions de francs à l'Etat.

Mme le ministre de l'environnement. Sûrement pas !

M. Jean-Yves Le Déaut. Cela tiendrait au fait que vous vous déchargez d'une partie de la dépense sur les régions et les départements.

Mme le ministre de l'environnement. Il y a déjà 200 millions pour la surveillance !

M. Jean-Yves Le Déaut. Des financiers m'ont assuré que l'Etat se débrouillait tellement bien au niveau des amendements que ces mesures ne lui coûteraient pratiquement rien. Il s'agit en fait d'un effet d'affichage presque gratuit.

Néanmoins, je ne veux pas polémiquer sur le sujet. Je souhaite simplement que vous nous indiquiez combien les dispositions proposées vont coûter à l'Etat. S'il s'agissait de cent fois plus, c'est-à-dire de 3 milliards, je reviendrais sur mes propos, mais je mets à part les 200 millions de francs de la surveillance.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. L'amendement n'est pas très clair. En effet, il y est question d'exonération totale ou partielle de la taxe professionnelle. Même si l'on n'intervient que sur la part régionale, l'avantage consenti aux entreprises ne sera pas négligeable, alors qu'il existe déjà des inégalités fantastiques entre les niveaux de taxe professionnelle, en particulier en Ile-de-France.

Cette proposition met d'ailleurs le doute dans mon esprit, car je me demande si l'on n'essaie pas encore, subrepticement, d'exonérer les entreprises d'une charge qu'elles acquittent actuellement, en échange d'un effort qu'elles consentiraient, mais qui me semble beaucoup moins coûteux que l'avantage dont elles bénéficieraient.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Je ne comprends pas.

M. Jean-Pierre Brard. Le rapporteur ne comprend pas, sans doute parce qu'il est soudain, lui aussi, saisi par le doute.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Non, je ne comprends pas parce que votre propos est incompréhensible !

M. Jean-Pierre Brard. C'est très simple et je vais me répéter, si vous le permettez, monsieur le président.

J'ai donc le sentiment que l'avantage qui sera consenti aux entreprises sous forme d'exonération de taxe professionnelle sera bien supérieur à ce qu'il leur en coûtera pour avoir des véhicules non polluants.

M. Jean-Yves Le Déaut. C'est sûr !

M. Jean-Pierre Brard. En fait, sous prétexte de lutte contre la pollution, vous faites un nouveau cadeau aux entreprises. Certes, ce n'est qu'une question mais, comme vous ne nous donnez pas de chiffres, nous en sommes réduits aux conjectures...

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Vraiment, je ne comprends pas l'intervention de M. Brard. Il nous parle de taxe professionnelle alors que les amendements concernent la carte grise.

M. Patrick Trémège. Il a confondu « proportionnelle » et « professionnelle » !

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

Mme le ministre de l'environnement. Si, jusqu'à présent, les débats ont été de bonne qualité, je crois qu'ils sont en train de déraper.

Comment voulez-vous que je vous donne des chiffres précis ? J'espère que les dispositions proposées vont coûter très cher ! Car cela signifierait que le GPL, le GNV, le véhicule électrique seront beaucoup utilisés. Il en va de l'intérêt de l'environnement, et même de l'intérêt de l'économie française. Cependant il m'est actuellement impossible de vous donner une réponse précise.

Pour 1996, je dispose déjà de 200 millions de francs. Comment peut-on prétendre qu'il n'en coûtera que 30 millions à l'Etat ?

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 447.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 242 tombe.

Je mets aux voix l'amendement n° 136, modifié par le sous-amendement n° 447.

(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 26 est ainsi rétabli.

Après l'article 26

M. le président. L'amendement n° 18 de M. Didier Julia n'est pas défendu.

Article 27

M. le président. « Art. 27. - I. - L'article 39 AC du code général des impôts est ainsi modifié :

« A. - La dernière phrase du premier alinéa est ainsi rédigée :

« 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 ainsi rédigé :

« 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 1^{er} janvier 1996 et le 31 décembre 1999.

« III. - A. - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 39 AE ainsi rédigé :

« 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 ins-

tallations 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 1^{er} janvier 1996 et le 31 décembre 1999.

« IV. - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 39 AF ainsi rédigé :

« Art. 39 AF. - Pour bénéficier de l'amortissement exceptionnel mentionné aux articles 39 AC, 39 AD et 39 AE, les véhicules, accumulateurs, équipements ou matériels qui sont donnés en location doivent être acquis entre le 1^{er} janvier 1996 et le 31 décembre 1999 par les sociétés ou organismes soumis à l'impôt sur les sociétés de droit ou sur option. »

Je suis saisi de deux amendements, n° 137 et 42, devant être soumis à une discussion commune mais l'amendement n° 42, de M. Merville, n'est pas soutenu.

L'amendement n° 137, présenté par M. Vernier, rapporteur, et M. Gonnot, est ainsi libellé :

« I. - Rédiger ainsi les trois premiers alinéas du I de l'article 27 :

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

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

« Cette disposition s'applique également aux véhicules qui fonctionnent au gaz naturel véhicules ou en bi-carburant essence/gaz de pétrole liquéfié. »

« II. - Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« La perte de recettes est compensée à due concurrence par une augmentation des droits sur les tabacs prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 137.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Cet amendement tend à étendre les possibilités d'amortissement exceptionnel aux véhicules en bicarburant, essence et gaz de pétrole liquéfié.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement n'est pas favorable à tous les amendements - en fait, il y en avait trois qui étaient très proches - proposant que l'amortissement exceptionnel sur douze mois puisse s'appliquer également aux véhicules à bicarburant, essence et GPL.

Alors que pour les véhicules de ce genre, le projet prévoit que l'amortissement exceptionnel ne porte que sur les dispositifs spécifiques permettant l'utilisation du GPL de telles propositions conduiraient à faire porter l'amortissement exceptionnel sur la totalité du véhicule, ce qui créerait vraiment une incitation excessive au regard du coût des dispositifs spécifiques.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 137.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Baraille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Destot, Ducout, Balligand et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 363, ainsi rédigé :

« I. - Dans l'avant-dernier alinéa du I de l'article 27, supprimer le mot : "exclusivement". »

« II. - Compléter cet article par le paragraphe suivant :

« La perte de recettes est compensée par une majoration à due concurrence du tarif des droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. La plupart des véhicules destinés à rouler au GPL sont équipés en bicarburation. Ils ne doivent pas être exclus du bénéfice de cette mesure.

Je profite de l'occasion pour comparer les 200 millions de francs que dégagera l'Etat aux 50 milliards que lui aura rapporté l'augmentation d'un franc par litre d'essence décidée par M. Balladur. L'effort annoncé par Mme Lepage ne représente que 0,5 p. 100 des recettes supplémentaires perçues sur l'essence depuis trois ans.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable pour les raisons déjà invoquées.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 363.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 186 de M. Gengenwin n'est pas défendu.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 27.

(L'article 27 est adopté.)

Après l'article 27

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements n° 266, 290 rectifié, 303 et 138, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 266, 290 rectifié et 303 sont identiques.

L'amendement n° 266 est présenté par M. Pandraud ; l'amendement n° 290 rectifié est présenté par M. Poniaowski ; l'amendement n° 303 est présenté par M. Van Hæcke.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Après l'article 27, insérer l'article suivant :

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

« Art. 1010 A. - Les opérations d'achat, d'importation et de vente de véhicules fonctionnant au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules, ou en bicarburation gaz de pétrole liquéfié/essence sont exonérés de la taxe à la valeur ajoutée. »

« II. - La perte de recettes qui en résulte pour l'Etat est compensée à due concurrence par une augmentation des droits sur les tabacs mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

Les amendements n° 266 et 303 sont pas défendus. L'amendement n° 138, présenté par M. Vernier, rapporteur, et M. Trémège, est ainsi libellé :

« Après l'article 27, insérer l'article suivant :

« I. - Il est inséré dans le code général des impôts un article 264 bis ainsi rédigé :

« Les opérations d'achat, d'importation et de vente de véhicules fonctionnant au moyen de l'énergie électrique sont exonérées de la taxe sur la valeur ajoutée. »

« II. - La perte de recettes est compensée à due concurrence par une augmentation des droits sur les tabacs prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

C'est vous qui défendez l'amendement n° 290 rectifié, monsieur Trémège ?

M. Patrick Trémège. Oui, monsieur le président, et considérez qu'il est soutenu.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour soutenir l'amendement n° 138 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 290 rectifié.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Par l'amendement n° 138, la commission propose que soient exonérés de la TVA les achats de véhicules électriques. Elle n'a pas souhaité étendre cette exonération aux achats de véhicules fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié comme le demande l'amendement n° 290 rectifié qu'elle a donc repoussé.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Sur le fond, je suis personnellement favorable à une TVA à taux réduit pour les véhicules peu polluants. Malheureusement, pour les raisons que j'ai déjà indiquées, ce n'est pas possible puisque le droit communautaire, c'est-à-dire la directive sur la TVA, n'inclut pas les véhicules dans l'annexe H. Par conséquent, je ne peux pas être favorable à ces amendements.

M. le président. La parole est à M. Patrick Trémège.

M. Patrick Trémège. Sur ce sujet, je vais rejoindre les propos tenus tout à l'heure par M. Brard.

En effet, nous ne saurions trop encourager le Gouvernement à manifester un petit peu plus d'autorité à Bruxelles dans certains domaines. Alors que l'on nous reproche d'être en queue de peloton pour les dispositions concernant l'environnement, je vois que dès qu'un des pays membres souhaite mettre en œuvre une mesure un peu plus favorable à sa défense, il se heurte à des règlements qui l'empêchent d'agir.

Compte tenu des indications données par Mme le ministre, je veux bien retirer l'amendement n° 290 rectifié, mais je l'invite à agir avec ses collègues du Gouvernement pour faire valoir ce genre d'idées et manifester le souhait fort de la représentation nationale de pouvoir mettre en œuvre des mesures novatrices en matière de protection de l'environnement.

On parle toujours de la France comme du plus mauvais élève de la classe dans certains domaines, dont l'environnement. Je souhaite donc que, d'une voix forte et haute, le ministre fasse savoir à Bruxelles que la représentation nationale entend faire évoluer la législation dans ce secteur.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Mme le ministre nous a signalé une impossibilité formelle, puisque la liste des biens pouvant bénéficier de taux réduits de TVA n'inclut pas, à tort ou à raison, les véhicules. Je me range à son avis et, par conséquent, je retire l'amendement n° 138.

M. le président. L'amendement n° 138 est retiré.

M. Jean-Pierre Brard. Mais je le reprends !

M. le président. La parole est à M. Patrick Trémège.

M. Patrick Trémège. Je retire également l'amendement n° 290 rectifié.

M. le président. L'amendement n° 290 rectifié est retiré.

La parole est à M. Jean-Pierre Brard, qui a repris l'amendement n° 138.

M. Jean-Pierre Brard. Que Bruxelles s'oppose à une telle mesure ne saurait suffire à réduire le zèle qu'on peut attendre d'un membre du Gouvernement pour défendre des intérêts qui ne sont pas que nationaux, puisqu'ils concernent la planète tout entière et les générations futures.

Au reste, il semble que sur d'autres exonérations il soit plus facile de se mettre d'accord à Bruxelles. Par exemple, pouvez-vous me rappeler quel est le niveau de taxation de la circulation des capitaux ? Pourtant, la libre circulation des capitaux est très polluante ! Certes, on ne peut la viser dans une loi sur la pollution de l'air, mais je tenais à en parler pour éclairer le débat au moins pour les personnes qui sont dans les tribunes.

En réalité, vous vous cachez derrière votre petit doigt chaque fois que cela vous arrange afin de ne pas laisser apparaître que vous manquez de la détermination nécessaire pour aller jusqu'au bout. Il y en a assez de ces institutions bruxelloises qui, je le dis à M. Vernier et non pas à d'autres, servent de cache-sexe. Cela n'est pas sérieux !

M. le président. Monsieur Brard, je me permets d'appeler votre attention sur le fait qu'il n'est pas dans la tradition parlementaire de faire mention du public présent dans les tribunes.

M. Jean-Pierre Brard. Certes, monsieur le président, mais n'avez-vous pas remarqué que la V^e République est à bout de souffle et qu'il convient de changer les usages ?

M. le président. Si vous voulez réformer le règlement des institutions parlementaires, choisissez un autre débat ! En tout cas, il m'appartenait de vous adresser cette remarque, juste et fondée.

La parole est à Mme le ministre.

Mme le ministre de l'environnement. Sans vouloir polémiquer, je tiens à signaler que je ne me cache pas derrière mon petit doigt. Les propos que je tiens dans cette enceinte ne préjugent en rien de ce que je fais à Bruxelles. Ainsi que je l'ai rappelé s'agissant des 129 grammes de CO₂ produits au kilomètre, la France a parfois pris des positions en flèche sur certains sujets.

Il n'empêche que nous sommes soumis aux règles de droit, et elles nous empêchent, en l'espèce, d'adopter la disposition proposée. Il était de mon devoir de le rappeler.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Vous ne voulez pas respecter l'Etat de droit, monsieur Brard !

M. Jean-Pierre Brard. Oh, l'Etat de droit !...

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Puisqu'il est question de la voiture électrique, je rappelle qu'en défendant la question préalable j'avais souligné que ce projet n'en parlait que très peu et qu'il ne comportait pas d'avancée décisive en la matière. Vous m'avez répondu, madame le ministre, que j'avais dû mal le lire. Voici la preuve que je l'avais bien lu, car nous constatons à nouveau la volonté du Gouvernement d'en rester aux pieuses intentions.

Le nucléaire qui est le mode dominant de production d'électricité dans notre pays ne contribue que peu à l'effet de serre. Ce sont donc bien les transports qui constituent le « mauvais » volet en ce domaine, et, pour l'essentiel, bien entendu les véhicules à moteur. Chaque fois que l'on peut remplacer la consommation de carburant par celle d'électricité, on diminue donc l'effet de serre.

Mais je crains que, dans son action, et ses projets de loi, le Gouvernement n'aille pas au-delà des déclarations d'intention.

Le véhicule électrique est promu courageusement par un certain nombre de collectivités, qui ont entraîné des expériences pilotes avec nos deux principaux fabricants, PSA et Renault, et avec Electricité de France. Malheureusement, comme ce mode de transport d'avenir, interne aux villes, n'est pas développé, on n'en abaisse pas les coûts de production et nos fabricants, qui sont en avance par rapport au reste de l'Europe, en resteront au stade des potentialités industrielles.

Au moment où l'on veut développer l'emploi dans tous les domaines, où l'on considère l'emploi industriel comme particulièrement précieux et générateur d'emploi induits, on ne fait pas assez pour développer un mode de transport qui, j'en suis sûr, nous permettrait d'aller à la conquête non seulement du marché intérieur mais de nouveaux marchés au-delà de nos frontières.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Je ne partage pas l'analyse de M. Bataille. La prime de 15 000 francs déduite par le Gouvernement il y a quelques mois permet, j'en témoigne, de diminuer ou d'annuler l'écart de prix entre un véhicule normal et les nouveaux véhicules électriques. C'est donc une aide déterminante à la mise sur le marché dans les tout prochains mois de nombreux véhicules électriques.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 138.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 28 A

M. le président. Je donne lecture de l'article 28 A.

TITRE VIII CONTRÔLES ET SANCTIONS

« Art. 28 A. - Les mesures de contrôle et les sanctions sont prises sur le fondement de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 précitée lorsque l'établissement à l'origine de la pollution relève de cette loi. »

M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement n° 139, ainsi rédigé :

« Dans l'article 28 A, substituer au mot : « établissement », le mot : « installation ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel. La loi porte désormais la loi sur les « installations classées » et non plus sur les « établissements classés », comme naguère.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 139.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 28 A, modifié par l'amendement n° 139.

(L'article 28 A, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. Nous en arrivons à l'article 28. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Je rappelle que nous avons demandé la réserve de l'article 28 jusqu'à la discussion de l'article 37, car il y a une connexité entre deux amendements.

Article 28

M. le président. L'article 28 est réservé jusqu'après l'examen de l'article 37.

Article 29

M. le président. « Art. 29. - Les fonctionnaires et agents désignés à l'article 28 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 8 heures et 20 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.

« Le procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées, en vue de la recherche des infractions. Il peut s'opposer à ces opérations. »

Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix l'article 29.

(L'article 29 est adopté.)

Article 29 bis

M. le président. « Art. 29 bis. - Dans le cadre des opérations prévues à l'article 29, les agents désignés à l'article 28 peuvent :

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

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

« Il ne peut être procédé à cette consignation que sur autorisation du président du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les lieux de détention des objets et dispositifs litigieux ou du magistrat délégué à cet effet.

« Ce magistrat est saisi sur requête par les agents mentionnés au présent article. Il statue dans les vingt-quatre heures.

« Le président du tribunal de grande instance vérifie que la demande de consignation qui lui est soumise est fondée ; cette demande comporte tous les éléments d'information de nature à justifier cette mesure.

« La mesure de consignation ne peut excéder quinze jours. En cas de difficultés particulières liées à l'examen des objets en cause, le président du tribunal de grande instance peut renouveler la mesure pour une même durée par une ordonnance motivée.

Les objets consignés sont laissés à la charge de leur détenteur.

« Le président du tribunal de grande instance peut ordonner la mainlevée de la mesure de consignation à tout moment. Cette mainlevée est de droit dans tous les cas où les agents habilités ont constaté la conformité des objets ou la mise en conformité des objets consignés.

M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement n° 141, ainsi rédigé :

« Dans le troisième alinéa de l'article 29 bis, substituer aux mots : "objets ou dispositifs", le mot : "biens". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. L'amendement n° 141, ainsi que les suivants, n° 399 et 142, sont des amendements sémantiques puisqu'ils consistent à remplacer les mots : « objets et dispositifs » par le mot : « biens ».

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Favorable aux trois amendements.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 141.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement n° 399, ainsi rédigé :

« Dans le quatrième alinéa de l'article 29 bis, substituer aux mots : "objets et dispositifs", le mot : "biens". »

Cet amendement a été défendu et le Gouvernement a donné son avis.

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 142, ainsi rédigé :

« I. - Dans la dernière phrase du septième alinéa de l'article 29 bis, substituer au mot : "objets", le mot : "biens".

« II. - En conséquence, procéder à la même substitution dans l'avant-dernier alinéa de cet article. »

Cet amendement a été défendu et le Gouvernement a donné son avis.

Je mets aux voix l'amendement n° 142.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 143, ainsi libellé :

« Après le mot : "constaté", rédiger ainsi la fin du dernier alinéa de l'article 29 bis : "la conformité ou la mise en conformité des biens consignés". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Cet amendement qui se justifie par son texte même, est rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 143.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 29 bis, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 29 bis, ainsi modifié, est adopté.)

Articles 30, 31 et 32

M. le président. « 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 sont adressés sous peine de nullité, dans les cinq jours qui suivent leur clôture, au procureur de la République. Une copie en est remise dans le même délai à l'intéressé.»

Personne de demande la parole?...

Je mets aux voix, l'article 30.

(L'article 30 est adopté.)

M. le président. « Art. 31. - La procédure de l'amende forfaitaire est applicable aux contraventions aux dispositions prises en application de la présente loi. » - (Adopté.)

« 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. » - (Adopté.)

Article 33

M. le président. « Art. 33. - Lorsque l'un des fonctionnaires ou agents désignés à l'article 28 constate l'inobservation de 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. »

M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 144 rectifié, ainsi rédigé :

« Après l'avant-dernier alinéa de l'article 33, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsque l'état exécutoire pris en application d'une mesure de consignation ordonnée par le préfet fait l'objet d'une opposition devant le juge administratif, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il délègue, statuant en référé, peut, nonobstant cette opposition, à la demande du représentant de l'Etat ou de toute personne intéressée, décider que le recours ne sera pas suspensif, dès lors qu'aucun des moyens avancés ne lui paraît sérieux. Le président du tribunal statue dans les quinze jours de sa saisine. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Nous voulons reprendre dans le projet de loi sur la pollution de l'air une disposition intéressante qui figure déjà à l'article 23 de la loi sur les installations classées, et à l'article 26 de la loi sur les organismes génétiquement modifiés. Elle consiste à permettre au juge administratif devant qui une mesure de consignation est déferée par un contrevenant, de déclarer, à la demande du représentant de l'Etat ou de toute personne intéressée, que le recours ne sera pas suspensif, dès lors qu'aucun des moyens avancés par le contrevenant ne lui paraît sérieux. Il s'agit d'éviter que la consignation, qui doit être une mesure rapide, soit annulée par un procès dilatoire.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement?

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 144 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix l'article 33, modifié par l'amendement n° 144 rectifié.

(L'article 33, ainsi modifié, est adopté.)

Article 34

M. le président. « 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 25 000 francs d'amende.

« Lorsqu'une entreprise industrielle, commerciale, agricole ou de services émet des substances polluantes constitutives d'une pollution atmosphérique, telle que définie à l'article 2 en violation d'une mise en demeure prononcée en application de l'article 33, l'exploitant est puni de six 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 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 131-35 du même code.

M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 145, ainsi libellé :

« Après le mot : "puni", rédiger ainsi la fin du premier alinéa de l'article 34 : "de six mois d'emprisonnement et de 50 000 francs d'amende". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Nous entrons dans le domaine des sanctions prévues à l'encontre des personnes qui feraient obstacle aux fonctions, par exemple de contrôle, exercées par l'autorité administrative. Comme dans la loi bruit, nous préconisons six mois d'emprisonnement et 50 000 francs d'amende.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement?

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 145.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 212 corrigé de M. Jean-Paul Fuchs n'est pas défendu.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 34, modifié par l'amendement n° 145.

(L'article 34, ainsi modifié, est adopté.)

Articles 35 et 36

M. le président. « Art. 35. - Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement dans les conditions prévues à l'article 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 131-38 du code pénal ;

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

« L'interdiction mentionnée au 2° de l'article 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. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 35.

(L'article 35 est adopté.)

« Art 36. - Lorsqu'une personne physique ou morale est déclarée coupable de l'infraction prévue au deuxième alinéa de l'article 34, le tribunal peut, en application des articles 132-66 à 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. » - (Adopté.)

Article 37

M. le président. Je donne lecture de l'article 37 :

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 sixième 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 insérés les mots : « soit la qualité de l'air, ».

M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 146, ainsi libellé :

« Compléter le II de l'article 37 par les deux alinéas suivants :

« Le deuxième alinéa de l'article précité est ainsi rédigé :

« Présidé par le président du conseil régional ou par son représentant, ce comité est composé pour moitié de conseillers régionaux, pour un quart de

représentants des associations agréées de protection de l'environnement désignés par le préfet de région et pour un quart de personnalités qualifiées désignées par le président du conseil régional. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. La présente loi prévoit, notamment pour les plans régionaux de la qualité de l'air, la consultation du comité régional de l'environnement.

La loi du 2 février 1995, qui avait prévu la constitution de ces comités régionaux de l'environnement, comportait une omission dans la répartition entre les collèges qui les composent. L'amendement n° 146 vise donc à corriger cette imperfection.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement, favorable à l'amendement n° 146, a, pour sa part, déposé un amendement, n° 434.

Dès lors que le comité régional de l'environnement est ainsi composé, nous nous demandons, en effet, si le conseil départemental de l'environnement est vraiment utile. Il faut veiller à ne pas multiplier les organismes.

Voilà pourquoi le Gouvernement propose de supprimer la référence au conseil départemental de l'environnement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 146.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 434, ainsi rédigé :

« Compléter le II de l'article 37 par les alinéas suivants :

« Le chapitre III du titre I^{er} de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement est ainsi intitulé : « Du comité régional de l'environnement ».

« L'article 9 de la loi du 2 février 1995 susvisée est abrogé.

« Au deuxième alinéa de l'article 31 de la loi du 2 février 1995 susvisée, les mots « et au conseil départemental de l'environnement » sont supprimés. »

Cet amendement a déjà été défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission est défavorable à l'amendement du Gouvernement, qu'elle considère même - je m'en excuse - comme un cavalier.

Je ne crois pas qu'il faille, à l'occasion de ce texte sur la pollution de l'air, supprimer un conseil départemental de l'environnement qui avait été créé, et défendu par le Gouvernement, dans la loi du 2 février 1995. Ce conseil donne son avis lorsqu'un inventaire départemental du patrimoine naturel a été dressé, après quoi on fixe des orientations pour protéger le patrimoine naturel décrit dans cet inventaire. Le conseil réunit des associations et des représentants de toutes les composantes de notre société. Si vous le supprimiez, cela signifierait que les orientations que vous définirez dans chaque département pour préserver le patrimoine naturel ne seraient plus prises en concertation. Or vous savez combien la concertation - on l'a vu avec Natura 2000 - est nécessaire.

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

Mme le ministre de l'environnement. Compte tenu de ce que vient de dire M. le rapporteur, le Gouvernement retire l'amendement n° 434.

M. Robert Pandraud. Je le reprends !

M. le président. Vous avez la parole, monsieur Pandraud.

M. Robert Pandraud. Je suis désolé d'avoir à m'opposer à la fois au Gouvernement et au rapporteur et je n'aurai sûrement pas gain de cause, mais je trouvais la proposition du Gouvernement très judicieuse. Qu'il faille revoir la composition du conseil régional - vous le faites, monsieur le rapporteur - et lui donner des attributions supplémentaires, soit ! Mais il faudra bien un jour que nous arrivions, dans ce pays, à supprimer des superpositions évidentes et à éviter le temps perdu !

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Si l'on s'en tenait à l'argumentation de M. Pandraud, on pourrait hésiter quelques instants. Mais elle ne dit pas tout.

Le comité dont parlait M. Vernier n'est pas limité à l'objet qui nous réunit depuis trois jours. Par ailleurs, le rapporteur l'a fort bien dit, les associations y jouent un rôle éminent. Il serait très dangereux de profiter du présent texte pour supprimer l'article d'une autre loi, lequel, M. le rapporteur s'en souvient certainement, avait été à peine discuté.

A vrai dire, on le sait, le Gouvernement ne fait rien au hasard. En fait, je me demande comment diable le Gouvernement a-t-il pu avoir cette idée qui a débouché sur un tel amendement.

Mme le ministre de l'environnement. C'est très simple, monsieur Brard...

M. Robert Pandraud. Mais vous n'avez pas à vous justifier, madame le ministre !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 434.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. Robert Pandraud. Je suis ravi d'être le seul à avoir voté pour.

Je suis pour la suppression des départements.

M. Jean-Pierre Brard. Sauf des départements de police !

M. Robert Pandraud. Logique avec moi-même, je veux diminuer la dépense publique et les gaspillages !

M. le président. L'amendement n° 183 de la commission saisie pour avis n'est pas défendu.

M. Vernier, rapporteur, et M. Trémège ont présenté un amendement, n° 147, ainsi libellé :

« Compléter l'article 37 par le paragraphe suivant :

« V. - Le premier alinéa de l'article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigé :

« Les pouvoirs conférés au maire par le premier alinéa de l'article L. 2213-1 et par les articles L. 2213-2 et L. 2213-3 sont exercés conjointement par le maire de Paris et le préfet de police. A cet effet, le maire de Paris peut créer un service spécialisé chargé du contrôle du stationnement sur la voie publique. »

La parole est à M. Patrick Trémège.

M. Patrick Trémège. J'en demande pardon par avance à mes collègues je vais être un peu long, il s'agit d'un amendement essentiel.

Nous traitons de la lutte contre la pollution, et il est clairement apparu sur tous les bancs, y compris celui du Gouvernement, que la réduction de la circulation automobile était un élément primordial de cette lutte.

Or il est un maire qui, contrairement à tous les maires du monde, n'a, en matière de circulation et de stationnement, absolument aucune espèce de pouvoir. J'entendais

dans la discussion générale Mme Royal mettre en cause l'action du maire de Paris pour ce qu'est de la place de la voiture dans la ville. Or voilà un maire qui ne peut ni faire poser un feu rouge, ni mettre une rue en sens interdit ou un trottoir en stationnement, ni même demander qu'une artère soit interdite au stationnement !

Paris est régi par une loi moderne : l'arrêté des consuls du 12 messidor An VIII, lequel donne tous les pouvoirs relatifs à la circulation au préfet.

Sur ce sujet, de grandes voix se sont fait entendre. Il y a moins de deux ans, l'ancien maire de Paris, lui-même, réclamait une évolution, tout comme son adjoint au finances de l'époque. J'ai sous les yeux une proposition de loi déposée au Sénat, demandant le transfert au maire de Paris des pouvoirs de police et de circulation. Elle était signée par Raymond Bourguin, Michel Calka, Jean Chérioux, Roger Chénard, Maurice Couve de Mulville, Philippe de Gaulle, Bernard Guyonard, Mme de Hauteclocque, Christian de La Malène, Roger Romani, et Pierre-Christian Taittinger.

Le Gouvernement serait hostile à une telle mesure. Que craint-il donc ? Que le maire de Paris dirige la population parisienne contre lui ?

Mon amendement se borne à proposer, pour la circulation et le stationnement, une co-gestion entre le préfet de police et le maire de Paris, seulement une co-gestion.

La ville de Paris finance la totalité des mesures relatives à la circulation et au stationnement pour la capitale. C'est un budget qui n'est pas de 200 millions mais de 1 100 millions ! Elle paie les parcmètres, ceux qui les surveillent, elle paie les feux rouges, mais elle n'a le droit de décider de rien. C'est comme si vous donniez cent francs à votre voisine pour aller vous acheter un bœuf minou et qu'elle revienne avec une langue de bœuf en vous réclamant 250 francs !

Tout cela pourrait être amusant, mes chers collègues, mais venons-en à des considérations plus techniques sur la circulation.

Paris, c'est deux millions d'habitants, avec le taux de motorisation le moins important de France : 0,4. Parmi les populations des capitales européennes, ce sont les Parisiens qui utilisent le moins leurs voitures personnelles : 75 p. 100 d'entre eux empruntent les transports en commun. C'est dire toute l'importance du flux qui passe dans Paris, de l'ordre de 10 millions de trajets entre banlieue et Paris *intra muros*.

M. Robert Pandraud. Il faut bien entrer !

M. Patrick Trémège. Comment limiter ces différents flux si nous ne pouvons pas jouer sur le stationnement ? Le maire l'a si bien compris que nous avons fait un effort dans les cinq dernières années pour équiper les différentes rues en parcmètres. Aujourd'hui, nous avons une consigne pour quatre-vingts places. Dans chacune de nos villes, mes chers collègues, la moyenne est d'une surveillance pour 200 places. Pourtant, le taux de respect est cinq à dix fois inférieur à Paris, pour la simple et bonne raison que vous, mes chers collègues, vous pouvez agir et intervenir pour attirer l'attention sur les problèmes de surveillance. Le système est donc totalement pervers, madame le ministre. Nous en arrivons à monter le prix du stationnement résidentiel, ce qui va à l'encontre de toute politique de protection de l'environnement.

Je pourrais prolonger mon propos à l'infini dans ce domaine me paraît essentiel. Il ne pourra y avoir aucune restriction de la pollution sans restriction à la circulation et donc au stationnement.

Je vais prendre un dernier exemple, celui qui me semble le plus extraordinaire. Nous avons réalisé à grands frais un parking souterrain pour les autobus. Allez voir tous les jours ce qui se passe aux alentours du Louvre : les autobus qui stationnent dehors, polluant parce qu'ils laissent leur moteur allumé, en été pour avoir de la climatisation, en hiver pour avoir du chauffage, alors même que l'ensemble des parkings de la ville de Paris sont vides. Moyennant quoi, nous avons à souffrir financièrement de toutes ces incidences !

Le préfet de police a autre chose à faire qu'à mettre des PV sur les pare-brise des Parisiens ! Il n'y a rien là de nature à exciter les syndicats de policiers. Est-ce une mission extraordinaire pour la police nationale que d'aller mettre des PV le long des routes ?

Aucun argument sérieux ne peut s'opposer à ma démonstration. S'il ne s'agissait que d'aborder le problème parisien, vous pourriez avoir certaines réserves, les uns et les autres, mais il s'agit là de la vie de la région Ile-de-France avec ses 8 millions d'habitants.

Les transferts de population entre la banlieue et Paris, sont cause de pollution et c'est pourquoi vous êtes aujourd'hui, madame le ministre, devant la représentation nationale. Pour toutes ces raisons, je vous demande de donner un avis favorable à l'amendement.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission, sensible à tous les arguments qui viennent d'être développés, a donné un avis favorable à cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Je suis sensible, moi aussi, monsieur Trémège, à tout ce que vous venez de dire, et vivant à Paris, je mesure la réalité.

Le problème date de Messidor an VIII, dites-vous. Il remonte à quelques années ! Il n'est pas possible de trancher une question aussi délicate dans le cadre de ce projet de loi. Elle est très importante et doit être discutée. Je ne puis malheureusement pas donner un avis favorable à votre amendement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Monsieur Trémège, vous nous avez dit en somme : nous, pauvres Parisiens, nous subissons la pollution de ce qu'il y a autour. Ce n'est pas exactement le propos que vous avez tenu, mais je l'explique.

M. Patrick Trémège. Mon propos n'était pas dans cet esprit, monsieur Brard !

M. Jean-Pierre Brard. Oh, l'esprit, c'est encore autre chose, vous savez, et là, nous parlons de pollution.

La ville de Paris a eu comme politique historique d'expédier ses entreprises hors les murs, et les pollutions avec. Les préfets d'abord, le maire de Paris ensuite - je veux parler de celui qui n'exerce plus cette fonction aujourd'hui - n'ont pas seulement expédié les entreprises, ils ont aussi envoyé les habitants les plus modestes, dans les champs de betteraves.

Or où travaillent-ils, ces Franciliens ? Pour une part, à Paris, parce qu'il n'y a pas d'équilibre entre l'habitat et l'emploi. Je ne fais là qu'enfoncer des portes ouvertes, car cela tout le monde le sait.

Pour ma part, je suis pour que tous les maires aient les mêmes droits. Il y a certainement des problèmes spécifiques à Paris, et pas seulement depuis Messidor, depuis la Commune de Paris. Le cent vingt-cinquième anniversaire de son écrasement que nous célébrions il y a quinze

jours nous rappelle aussi comment les couches dominantes, à l'époque, ont eu la peur de leur vie, si j'ose dire. C'est à cette occasion que Paris a été privé d'une partie de ses prérogatives.

Le propos de M. Trémège commençait à me séduire, mais il a commencé à parler des deux millions de personnes qui habitent *intra muros* et n'utilisaient pas leur voiture, et là, je me suis demandé si l'on donnait, au détour d'un texte, trop de pouvoirs au maire de Paris, quand il allait, après avoir expédié les Parisiens dans les champs de betteraves, leur interdire de revenir dans la capitale, ne serait-ce que pour leurs loisirs ?

M. Robert Pandraud. On pourrait leur imposer un péage à la sortie ! *(Sourires.)*

M. Jean-Pierre Brard. Ne leur dites pas, ils seraient capables de le faire !

M. Robert Pandraud. Non ! Ce serait pour les Parisiens quand ils vont à la campagne !

M. Pierre Mazeaud. A Montreuil ! *(Sourires.)*

M. Jean-Pierre Brard. Il y avait autrefois un octroi chez moi, et je ne serais pas contre son rétablissement compte tenu de l'état dans lequel vous avez mis les finances communales avec votre majorité.

Il y a des solutions. Il faudrait reconnaître un égal droit au déplacement à tous les habitants de l'Ile-de-France. De nouveau la question des transports en commun est posée. Les gens qui habitent la grande couronne, en particulier, n'ont pas d'alternative : c'est la voiture ou rien. Cela explique les encombrements et la pollution.

Votre projet de loi, madame le ministre, ne prendra corps que s'il y a un véritable maillage en transports en commun qui ne se limite pas au cœur de l'agglomération, mais qui facilite les déplacements de nos concitoyens d'une banlieue à l'autre, que ce soit par le métro, le tramway ou tout autre moyen de transport moderne.

Je suis donc d'accord pour la discussion et la coopération, y compris entre les communes de l'Ile-de-France et la ville capitale. Nous ne pouvons pas habiter les uns à côté des autres et continuer à nous ignorer ! Ce ne fut d'ailleurs jamais le fait des communes environnantes. C'est le fruit de l'impérialisme de la ville capitale qui lorgnait, si j'ose dire, sur les communes avoisinantes.

Par conséquent, il serait prudent de rejeter l'amendement de notre collègue, ce qui n'invalide pas la nécessité d'avoir une discussion au fond dans l'avenir.

M. le président. La parole est à M. Robert Pandraud.

M. Robert Pandraud. Pour une fois je vais être totalement d'accord avec M. Brard...

M. Jean-Pierre Brard. L'hommage du vice à la vertu ? *(Sourires.)*

M. Robert Pandraud. ... pour des raisons qui ne sont pas obligatoirement les mêmes.

L'amendement de M. Trémège est ce que j'appellerai un cavalier municipal.

M. Jean-Pierre Brard. Nous avons les Cosaques !

M. Robert Pandraud. Je suis tout à fait d'accord pour qu'un débat s'engage sur les pouvoirs de police du préfet et du maire de Paris et pour que nous déterminions quelle est la meilleure formule. On peut effectivement donner quelques pouvoirs de police supplémentaires au maire de Paris. On peut aussi, par coordination, donner à une grande autorité de police des pouvoirs à la fois sur Paris et sur certaines communes de la périphérie, n'en déplaise à M. Brard.

De toute manière, ce débat ne vient pas à son heure. Il n'a pas place dans la discussion de ce projet de loi et c'est pour cela que je voterai contre l'amendement. On ne peut pas parler de tout dans n'importe quel texte.

J'essaie d'être fidèle à mes principes. Je suis contre les cavaliers législatifs : et je suis contre les injonctions faites au Gouvernement de remettre quotidiennement aux Assemblées des rapports qui embouteillent le bureau de poste.

M. Jean-Pierre Brard. On ne les voit que rarement !

M. le président. La parole est à M. Pierre Mazeaud.

M. Pierre Mazeaud. Il n'étonnera personne que je partage le point de vue de M. Pandraud.

J'ajoute que la dernière phrase de l'amendement, « A cet effet, le maire de Paris peut créer un service spécialisé chargé du contrôle ... », n'est guère législative. C'est tout à fait du domaine réglementaire et je me demande même si le maire de Paris n'est pas libre de créer le service qu'il entend créer.

Quoi qu'il en soit, je m'oppose à cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Patrick Trémège.

M. Patrick Trémège. En effet, monsieur Pandraud, ce n'est pas au détour d'un texte sur la pollution qu'un tel sujet doit être traité. Mon amendement n'était qu'un essai pour provoquer un débat sur ce point.

M. Robert Pandraud. Ne le transformons pas ! Retirez votre amendement.

M. Patrick Trémège. A longueur de journée, à longueur de colonnes, le maire de Paris est accusé de polluer la région Ile-de-France, de ne rien faire, de tout accorder à la voiture dans la ville.

M. Jean-Pierre Brard. Si ce n'était que de cela !

M. Patrick Trémège. Je voulais simplement mettre l'opposition en face de ses responsabilités. Ce débat permettra de mieux informer les Parisiens sur les pouvoirs réels du maire. C'est l'Etat qui gère les problèmes de pollution dans Paris. Il aura à les gérer dans l'avenir, techniquement et, probablement aussi, politiquement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 147. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Personne ne demande plus la parole ? ...

Je mets aux voix l'article 37, modifié par l'amendement n° 146.

(L'article 37, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. Nous en revenons à l'article 28, précédemment réservé.

Article 28 *(précédemment réservé)*

M. le président. « Art. 28. - Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant dans le cadre des dispositions du code de procédure pénale, 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 agents mentionnés à l'article 13 de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 précitée ;

« 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 de fraudes, et de la santé ;

« 3° Les agents des douanes ;

« 4° Les ingénieurs et techniciens du laboratoire central et les inspecteurs de salubrité de la préfecture de police. »

M. Vernier, rapporteur, et M. Trémège ont présenté un amendement, n° 140, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 28 par l'alinéa suivant :

« 5° Les agents du service spécialisé chargé du contrôle du stationnement sur la voie publique prévu à l'article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales, pour les seules infractions de la compétence de ce service. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Par cohérence avec ce que nous venons de voter, je retire l'amendement n° 140.

M. le président. L'amendement n° 140 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ? ...

Je mets aux voix l'article 28.

(L'article 28 est adopté.)

Article 38

M. le président. « Art 38. - I. - Les dispositions de la loi n° 61-842 du 2 août 1961 relative à la lutte contre les pollutions atmosphériques 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 1948 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. »

Je suis saisi de trois amendements, n° 148, 213 et 394, pouvant être soumis à une discussion commune, mais l'amendement n° 213, présenté par M. Fuchs, n'est pas soutenu.

L'amendement n° 148, présenté par M. Vernier, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Compléter le I de l'article 38 par l'alinéa suivant :

« Toutefois, les textes réglementaires pris en application de la loi n° 61-842 du 2 août 1961 susvisée demeurent applicables jusqu'à la parution des décrets d'application de la présente loi qui s'y substituent. »

L'amendement n° 394, présenté par Mme Royal, est ainsi rédigé :

« Compléter le I de l'article 38 par l'alinéa suivant :

« Toutefois, la loi du 2 août 1961 et les textes réglementaires pris pour son application demeurent applicables jusqu'à la parution des décrets d'application de la présente loi qui s'y substituent. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 148.

M. Jacques Vernier, rapporteur. La disposition que nous proposons va de soi mais il vaut mieux parfois dire les choses.

M. Christian Bataille. Nous retirons l'amendement n° 394.

M. le président. L'amendement n° 394 est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 148 ?

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable parce que la disposition est totalement superfétatoire. Elle va de soi et tel a bien été l'avis du Conseil d'Etat.

M. le président. La parole est à M. Pierre Mazeaud.

M. Pierre Mazeaud. Je comprend tout à fait l'avis du Gouvernement, mais je voudrais un engagement sur ce point.

Je souhaiterais que les décrets d'application de la présente loi, quand elle sera votée, soient publiés rapidement. Je ne voudrais pas qu'on attende plusieurs mois, voire plusieurs années, car les dispositions réglementaires de l'ancien texte ont besoin, elles aussi, d'être remplacées.

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

Mme le ministre de l'environnement. Le premier ministre m'a donné des instructions très claires pour que les décrets d'application soient publiés très vite.

Par déférence vis-à-vis du Parlement, il ne m'a pas paru très décent de commencer à y travailler vraiment sérieusement avant qu'il ne soit prononcé. Puisque je serai, j'espère, en possession d'un texte voté en première lecture, nous pourrions commencer à travailler pendant les vacances sur ce que pourraient être les décrets d'application.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 148.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 149, ainsi rédigé :

« Après le I de l'article 38, insérer le paragraphe suivant :

« I bis. - Dans le premier alinéa de l'article 8 de la loi n° 61-842 du 2 août 1961 précitée, la référence : "7", est remplacée par la référence : "7-1". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. L'amendement n° 149 est beaucoup plus important que le précédent.

La loi de 1961 concernait la pollution atmosphérique en général et la pollution atmosphérique en particulier. En 1992, à la suite d'une réforme du code pénal, on y a introduit la responsabilité pénale des personnes morales qui engendreraient une pollution atmosphérique, mais de telle façon - à la lecture des textes de l'époque, il semble que ce soit fortuit - que les personnes morales engendrant une pollution atmosphérique radioactive échapperaient actuellement à cette responsabilité pénale, ce qui est évidemment tout à fait fâcheux. L'amendement tend à corriger cette situation.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 149.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 150 et 190.

L'amendement n° 150 est présenté par M. Vernier, rapporteur ; l'amendement n° 190 est présenté par M. Weber et M. Fuchs.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« A la fin du II de l'article 38, supprimer les mots : "à l'exception de son article 2". »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 150.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Là, je pense que M. le président de la commission des lois va être d'accord avec moi. La loi sur l'utilisation rationnelle de l'énergie va se substituer en totalité à celle de 1948, à l'exception de l'article 2, l'article qui créait le comité consultatif de l'énergie.

M. Robert Pandraud. Un comité de plus !

M. Jacques Vernier, rapporteur. Le comité consultatif de l'énergie est utile, certes, et il ne sera pas supprimé, mais sa création est de nature purement réglementaire.

M. Pierre Mazeaud. Mais oui !

M. Jacques Vernier, rapporteur. Si on abolit toute une loi, on ne va pas ne laisser subsister qu'un article de nature réglementaire ! La commission vous propose donc d'abroger également l'article 2 de la loi de 1948.

M. Patrick Trémège. L'amendement n° 190 est défendu.

M. le président. Soit. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces deux amendements ?

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement y est défavorable, car il souhaite le maintien du comité consultatif de l'utilisation de l'énergie.

M. Robert Pandraud. Vous le ferez par voie réglementaire !

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n° 150 et 190.

(Ces amendements sont adoptés.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, et M. Gonnot ont présenté un amendement, n° 151, ainsi rédigé :

« Supprimer le IV de l'article 38. »

La parole est à M. François-Michel Gonnot.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Cet amendement vise à supprimer un alinéa de l'article 38 qui dispose clairement que les dispositions du présent texte ne s'appliquent pas aux objets et dispositifs conçus pour l'accomplissement des missions de défense nationale.

Si j'ai bien compris, madame le ministre, la loi que nous allons voter sera donc applicable à tous les Français, sauf à l'armée et aux militaires !

En temps de guerre, les circonstances étant exceptionnelles, peu de gens contesteraient la disposition en question. Mais, en temps de paix, il est quelque peu choquant d'envisager que l'armée soit exempte de l'application de cette loi. Au nom de quel principe pourrait-il en être ainsi ?

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable. Le Gouvernement considère qu'il y a une spécificité des installations et des véhicules militaires, notamment quant au carburant qu'ils utilisent et qui relève de normes arrêtées par l'OTAN. *(Exclamations sur divers bancs.)*

M. Robert Pandraud. Soyons sérieux ! Nous n'avons pas encore réintégré l'OTAN !

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Madame le ministre, je ne connais pas cette marque de carburant. En tout cas, elle n'est pas distribuée sur les routes de France !

Convient-il d'entendre que les carburants de l'OTAN seraient polluants et qu'il faudrait laisser l'armée les utiliser ?

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

Mme le ministre de l'environnement. Je n'ai pas dit s'ils étaient polluants ou non. J'ai seulement indiqué qu'ils étaient spécifiques !

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Nous ne sommes pas venus pour rien, aujourd'hui ! Il y avait déjà les normes européennes, et voilà que maintenant il y a les normes OTAN ! *(Sourires.)*

Il est vrai qu'il y a une certaine cohérence entre cet article et la position du Président de la République favorable à la réintégration de la France dans l'OTAN !

M. Robert Pandraud. Allons !

M. Jean-Pierre Brard. Maintenant, il faut s'aligner sur l'OTAN, même pour la pollution ! *(Sourires.)*

Le président de la commission de la production et des échanges a tout à fait raison. Jusqu'à nouvel ordre, nous sommes en temps de paix : l'armée doit donc se soumettre et faire comme tout le monde, c'est-à-dire ne pas polluer davantage l'atmosphère que quiconque ! Pour une fois, je soutiens la position de M. Gonnot.

M. Pierre Mazeaud. En plus, si les militaires n'appliquent pas la loi cela rapportera de l'argent parce qu'on les poursuivra ! *(Sourires.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 151.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 405 de M. Olivier Darrason n'est pas défendu.

M. Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Destot, Ducout, Balligand et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 366, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 38 par les paragraphes suivants :

« V. - Dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi, seront réunies en un recueil unique les règles applicables :

« - à la création, au fonctionnement et à la surveillance des installations nucléaires de base ;

« - aux conditions de consultation des collectivités locales ;

« - à la prévention et à la réduction des risques d'accident ainsi que des pollutions de toute nature ;

« - aux conditions d'insertion dans l'environnement des installations, de démantèlement et de remise en état des sites après leur arrêt définitif ;

« - en matière d'obligations incombant à l'exploitant d'une installation nucléaire de base en ce qui concerne l'information du public sur les émissions ou les risques provenant de son installation.

« VI. - Le Gouvernement déposera, dans les trois mois de cette présentation, un rapport sur les évolutions qu'il entend imprimer à cette législation, en vue notamment de l'amélioration de la sécurité et du renforcement de la protection de l'environnement. »

La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Comme cela a déjà été souligné, il ne subsistera qu'un article résiduel de la loi du 2 août 1961. Et pas n'importe lequel, puisqu'il s'agit de celui qui concerne les pollutions dues à des substances radioactives ainsi que les conditions de création, de fonctionnement et de surveillance des installations nucléaires de base.

Entre 1961 et 1996, il s'est écoulé trente-cinq ans. Or, dans un tel domaine, une législation datant de trente-cinq ans est forcément désuète, et ce pour plusieurs raisons.

D'abord, en 1961, nous n'en étions qu'aux prémices du développement de l'énergie nucléaire en France, laquelle était encore pour l'essentiel militaires et régie par la culture du secret.

Ensuite, en cours de ces trente-cinq ans, le nucléaire est devenu une industrie produisant 75 p. 100 de notre électricité. C'est donc une énergie quotidienne qui entre dans tous les foyers, ce qui implique que les pouvoirs publics fassent un effort de transparence en la matière.

Cela me conduit à revenir sur la question préalable que j'avais déposée et qui me paraît justifiée sur un certain nombre de points dont celui-ci. Avec ce texte, nous n'avons abordé en fait qu'un aspect fragmentaire de la consommation d'énergie. Pourtant, le Parlement, qui est l'expression de la démocratie, a besoin de se pencher sur les conditions de production de l'énergie et sur la répartition des dispositions résiduelles de la loi du 2 août 1961. C'est ce qui justifie notre amendement.

A cette heure, nous n'allons pas amorcer le débat que nous n'avons pas pu avoir et que je revendique au nom de mon groupe. Je tiens cependant à souligner que nous n'avons, en ce domaine, qu'une législation très faible par rapport à celle des grandes puissances nucléaires, notamment les Etats-Unis. En cette matière, nous sommes très en retard.

Notre amendement tend à ce que, un an après la publication de la présente loi, soient réunies en un recueil unique les règles applicables : à la création, au fonctionnement et à la surveillance des installations nucléaires de base ; aux conditions de consultation des collectivités locales ; à la prévention et à la réduction des risques d'accident ; aux conditions d'insertion dans l'environnement des installations. Il en ira de même en matière d'obligations incombant à l'exploitant d'une installation nucléaire de base pour ce qui est de l'information du public.

En outre, par cet amendement, nous demandons au Gouvernement de déposer dans les trois mois de cette présentation un rapport sur les évolutions qu'il entend imprimer à cette législation.

Je suis persuadé qu'un effort de transparence et de modernisation de la législation permettra d'avoir un meilleur rapport au public, à l'opinion, ainsi qu'une meilleure compréhension de la politique de l'Etat dans un domaine qui fait souvent l'objet de démonstrations et de déclarations on ne peut plus tendancieuses, pour ne pas dire parfois tout à fait démagogiques.

Je suis convaincu également que lorsque cette loi sera adoptée, vous et le Gouvernement serez obligés de faire le travail à l'envers, c'est-à-dire de commencer par où nous aurions dû commencer.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission est d'autant plus sensible à votre argumentation, monsieur Bataille, que votre appel en faveur d'une transparence

accrue en matière de gestion du nucléaire émane, chacun le sait, d'un député qui fait preuve d'un grand réalisme et d'une grande raison sur ce sujet.

Elle vous donne acte que le problème de l'enfouissement des déchets radioactifs, qui était complètement bloqué, faute pour le Parlement de s'en être saisi et faute d'une concertation suffisante, a pu être débloqué grâce au vote de la loi sur l'enfouissement des déchets radioactifs dont vous avez été le rapporteur.

Nous sommes plusieurs ici à penser que, dans un domaine aussi important que celui de la production d'énergie nucléaire, d'autres lois seront nécessaires.

Cela dit, mon cher collègue, j'en viens à l'objet de votre amendement qui est de réunir en un recueil unique les règles actuelles applicables au nucléaire. Mais Mme le ministre de l'environnement nous répondra peut-être que ce recueil figure déjà dans le code de l'environnement qu'elle a déposé sur le bureau de l'Assemblée.

Par cet amendement, vous demandez également – ce qui n'a pas dû manquer de faire sursauter M. Pandraud – que le Gouvernement dépose un rapport supplémentaire.

Certes, nous pouvons souscrire à votre demande d'une plus grande transparence dans le secteur en question et à votre volonté de donner un fondement plus législatif à notre politique de production d'énergie, notamment d'énergie nucléaire, mais tel n'est pas l'objet de votre amendement.

Pour conclure, je voudrais apporter une correction à vos propos. Vous avez dit que l'on allait appliquer au nucléaire une disposition résiduelle de la loi de 1961 sur la pollution atmosphérique. Non, le présent projet de loi prévoit que toute la loi de 1961 sur la pollution atmosphérique continue de s'appliquer aux pollutions atmosphériques radioactives.

M. Robert Pandraud. Eh oui, monsieur Bataille ! Bonnes idées, mais mauvaise rédaction !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Monsieur Bataille, le Gouvernement n'est pas favorable à votre amendement, et pour deux raisons.

Comme vient de le dire M. Vernier, le code de l'environnement a été déposé dans sa partie législative sur le bureau de l'Assemblée. J'espère qu'il pourra être adopté. La loi de 1991 figure déjà dans la partie législative. Il y aura aussi une partie réglementaire qui comprendra les dispositions du décret du 11 décembre 1963 et d'autres dispositions.

Quant au rapport, il ne me paraît pas absolument indispensable.

Je voudrais souligner à quel point le Gouvernement a un souci de transparence dans ce domaine. Il a nommé deux commissions indépendantes – l'une sur Creys-Malville, l'autre sur le centre de stockage de la Manche –, lancé une réforme des commissions locales d'information, afin d'aller dans le sens de la transparence, et décidé d'agréer des laboratoires indépendants.

Toutes ces mesures sont de nature à vous démontrer la volonté de transparence qui est la nôtre.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Depuis le début de ce débat, j'avais présente à l'esprit l'affaire de Creys-Malville, mais je n'avais pas voulu en parler, car ce n'était pas directement lié au texte. Toutefois, comme vous venez de l'évoquer, madame le ministre, je n'hésite pas à le faire moi aussi.

Un rapport devait être rendu le mois dernier...

Mme le ministre de l'environnement. A la fin de ce moi-ci !

M. Jean-Pierre Brard. La date de dépôt a donc été reculée.

Mme le ministre de l'environnement. Non !

M. Jean-Pierre Brard. Pourtant, à la commission de la production et des échanges, il m'avait été indiqué que ma demande de commission d'enquête serait examinée en juin, car le rapport en question devait être déposé en mai.

M. Pierre Mazeaud. En juin !

M. Jean-Pierre Brard. On y arrive ! Cela dit, ce n'est pas ce qui augmentera la rentabilité de la centrale Creys-Malville qui a dû fonctionner à plein régime quarante-huit heures en cinq ans ! Mais il s'agit là d'un autre débat !

La présente discussion ne constitue peut-être pas le cadre idéal pour évoquer l'affaire en question, mais je profite de ce que nous soyons tous ensemble afin que l'information puisse être relayée. Et puisque vous avez parlé de transparence, pouvez-vous me dire pourquoi M. Sené a démissionné ?

M. Robert Pandraud. Qui ?

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

Mme le ministre de l'environnement. Monsieur le député, le Gouvernement n'a rien à cacher. M. Sené a tenu une conférence de presse pour expliquer les raisons pour lesquelles il avait démissionné, ce qui démontre bien la volonté de véritable transparence qui est la nôtre. En effet, en constituant cette commission, nous nous exposions à ce que ce genre de chose se produise. J'ai dit que je regrettais cette démission.

Maintenant, j'attends, comme tout le reste du Gouvernement, que le rapport soit déposé. Je puis vous confirmer qu'il le sera à la fin du mois de juin, comme cela avait toujours été convenu. Aucun retard n'a été pris.

M. Robert Pandraud. Pour la bonne compréhension des choses, Mme le ministre pourrait-elle nous dire quelles étaient les fonctions de ce quidam dont la notoriété n'est pas universelle ? (*Sourires.*)

M. Jean-Pierre Brard. Il entrera peut-être plus vite dans l'Histoire que M. Pandraud ! (*Sourires.*)

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

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement a mis en place une commission pour savoir si Creys-Malville était ou non susceptible de devenir un outil de recherche dans la mesure où il avait décidé, en 1994, que, de toute façon, ce ne serait plus un outil destiné à produire de l'électricité.

Pour ce faire, nous avons demandé à des experts, français et étrangers, de nous faire connaître leur point de vue sur le sujet. M. Sené, qui était un membre de cette commission, a démissionné en disant qu'il n'était pas d'accord avec les conclusions que celle-ci s'appête à rendre.

M. Jean-Pierre Brard. C'est votre ami Barnier qui l'avait nommé, cher monsieur Mazeaud ! (*Sourires.*)

M. Pierre Mazeaud. Raison de plus !

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Par notre amendement, il s'agit surtout de demander au Gouvernement de nous présenter un rapport sur les évolutions qu'il entend imprimer à la législation sur le nucléaire.

Cela dit, je vous concède, monsieur Vernier, que cet amendement m'a surtout fourni l'occasion de dire devant cette assemblée...

M. Pierre Mazeaud. Nous y voilà !

M. Christian Bataille. ... combien une législation compétente était désormais nécessaire en la matière.

M. Jacques Vernier, rapporteur. La-dessus, je partage votre avis !

M. Christian Bataille. J'ai écouté avec beaucoup d'attention la réponse de Mme le ministre. Il me semble qu'elle abuse un peu trop du mot « indépendant ». J'aurais préféré quant à moi des commissions pluralistes ou plurielles, de façon que l'Etat ne soit pas juge et partie et que les appréciations soient effectivement « externalisées »...

M. Pierre Mazeaud. Oh !

M. Christian Bataille. ... pour employer un mot moderne, par rapport à l'Etat ? Bien entendu, il ne s'agit pas de créer des commissions qui soient systématiquement hostiles à l'Etat.

J'espère que le domaine du nucléaire restera de la responsabilité de l'Etat. En tout cas, - sans vouloir ouvrir un débat sur ce thème à cette heure-ci - je veux dire toute mon inquiétude par rapport au projet de privatisation d'EDF, qui va faire qu'une activité industrielle essentielle, la production d'électricité nucléaire, échappera au contrôle de la volonté publique dans les prochaines années.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Mais non !

M. Jacques Vernier, rapporteur. Il n'y a aucun projet de privatisation d'EDF !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 366.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 38, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 38, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 38

M. le président. M. Julia et M. Trémège ont présenté un amendement, n° 19, ainsi rédigé :

« Après l'article 38, insérer l'article suivant :

« A partir du 1^{er} octobre 1997, la teneur maximale autorisée en soufre pour le fioul domestique est identique à celle du carburant diesel. »

La parole est à M. Pierre Mazeaud, pour défendre cet amendement.

M. Pierre Mazeaud. Il est retiré.

M. le président. L'amendement n° 19 est retiré.

M. Mattei, rapporteur pour avis, a présenté un amendement, n° 184, ainsi rédigé :

« Après l'article 38, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement présente tous les deux ans au Parlement un rapport sur la gestion des risques pour la santé. »

La parole est à M. Patrick Trémège, pour soutenir cet amendement.

M. Patrick Trémège. Amendement défendu !

M. Pierre Mazeaud. Contre !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement qui prévoit un rapport de plus. Voilà qui va faire plaisir à M. Pandraud !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Un de plus !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable.

M. Pierre Mazeaud. Un tel amendement est totalement ridicule ! Personne ne lit les rapports : ils vont directement dans la corbeille à papiers !

M. Jean-Pierre Brard. Parce que nous avons des collègues qui ne savent pas lire ! *(Sourires.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 184.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Mme Royal, MM. Bataille, Le Déau, Destot, Ducout, Balligand et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 365, ainsi rédigé :

« Après l'article 38, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement déposera, dans les six mois à compter de la publication de la présente loi, un rapport sur les alternatives à l'usage de l'automobile. »

La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Je ne veux pas que nous nous quittons sans avoir procuré un ultime plaisir à M. Pandraud puisqu'il s'agit, par cet amendement, de demander la publication d'un rapport...

M. Pierre Mazeaud et M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Ah non !

M. Christian Bataille. ... sur les solutions de rechange à l'usage de l'automobile.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Un rapport sur le vélo ?

M. Christian Bataille. J'ai souvent répété que cette loi était incomplète. En effet, rapport ou pas, nous devons avoir une réflexion qui aille bien au-delà du présent texte.

Je rappellerai brièvement quelles sont les alternatives à l'usage de l'automobile : c'est le ferroviaire, c'est le complémentarité rail-route, c'est le ferroutage et c'est le voie d'eau. Elles ont été bien oubliées au cours de nos débats, qui ont davantage porté sur les types de carburants à utiliser ou, comme le disait M. de Courson, sur les particules qui sont diffusées dans l'air.

M. Jean-Pierre Brard. M. de Courson, ce n'est pas étonnant ! C'est un spécialiste de la particule !

M. Christian Bataille. Pourtant, la lutte contre l'effet de serre passe aussi par le développement du ferroviaire et de la voie d'eau.

En demandant au Gouvernement de nous faire état de sa réflexion sur les alternatives à l'usage de l'automobile, nous lui réclamons un modeste effort. Mais à l'heure actuelle, il n'est peut-être pas possible d'avoir communication de la réflexion du Gouvernement sur ce sujet, tout simplement parce qu'elle n'a peut-être pas été encore amorcée !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission n'a pas été favorable à ce rapport supplémentaire.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. Pierre Mazeaud.

M. Pierre Mazeaud. Bien entendu, contre cet amendement pour les raisons évoquées tout à l'heure.

Cela dit, j'ai été quelque peu surpris d'entendre notre collègue M. Bataille nous parler des alternatives à l'usage de l'automobile et nous citer, parmi celles-ci, la voie d'eau. L'autre jour, alors que je regardais la télévision - ce qui m'arrive peu souvent -, j'ai vu les amis de M. Bataille défiler contre la réalisation d'une nouvelle voie d'eau.

M. Jean-Pierre Brard. Le canal Rhin-Rhône !

M. Pierre Mazeaud. Faites preuve de cohérence, mon cher collègue ! On ne peut à la fois soutenir les voies d'eau et manifester contre la réalisation du canal Rhin-Rhône !

M. Jean-Pierre Brard. Votre remarque est mal fondée !

M. Pierre Mazeaud. Cela dit, sur le fond, je suis d'accord avec vous. Je ne veux pas de ce canal qui va coûter 60 milliards de francs ! C'est une absurdité. Il n'y a que Gaudin pour le vouloir !

M. Jean-Pierre Brard. C'est pour favoriser l'industrie allemande !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 365.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Seconde délibération

M. le président. En application de l'article 101 du règlement, le Gouvernement demande qu'il soit procédé à une seconde délibération de l'article 13 bis du projet de loi.

La seconde délibération est de droit.

La commission interviendra dans les conditions prévues à l'alinéa 3 de l'article 101 du règlement.

Je rappelle que le rejet des amendements vaut confirmation de la décision prise en première délibération.

Article 13 bis

M. le président. L'Assemblée a adopté en première délibération l'article 13 bis suivant :

« Art. 13 bis. - I. - En cas de dépassement des seuils de pollution visés à l'article 3 et de déclenchement de la procédure d'alerte, la gratuité d'accès aux transports collectifs est obligatoire dans les agglomérations concernées.

« II. - Les pertes financières occasionnées pour les organismes de transports collectifs résultant du présent article sont compensées par une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts, taxe perçue au profit de ces organismes. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Supprimer le II de l'article 13 bis. »

La parole est à Mme le ministre.

Mme le ministre de l'environnement. Cet amendement vise à supprimer le gage des dispositions votées par l'Assemblée ce matin en ce qui concerne la gratuité des transports publics lors des pics de pollution.

M. Jean-Pierre Brard. Vous maintenez la gratuité, mais sans le gage ?

Mme le ministre de l'environnement. C'est cela même !

M. Pierre Mazeaud. Il fallait le dire !

M. Robert Pandraud. Le Gouvernement va donc rembourser les collectivités locales ? C'est un cadeau que vous nous faites !

M. Pierre Mazeaud. Cela montre combien le combat était essentiel. Merci, madame le ministre !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Cette seconde délibération est importante !

L'Assemblée et la commission doivent donner acte au Gouvernement qu'il accepte l'amendement essentiel que nous avons voté ce matin.

M. Pierre Mazeaud. Il va même au-delà !

M. Robert Pandraud. Cet amendement, nous le lui avons imposé !

M. Jacques Vernier, rapporteur. Nous devons l'en remercier.

Je rappelle que la disposition adoptée prévoit, en cas de pointe de pollution, la gratuité des transports.

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Comme vient de le faire M. Vernier, je prends acte de l'attitude du Gouvernement. J'espère simplement que, à l'occasion d'une prochaine lecture, celui-ci ne reviendra pas sur la mesure. Mais je sais bien que nul ici ne peut s'y engager. *(Sourires.)*

S'agissant du gage, je constate qu'une fois de plus il appartiendra aux responsables des transports, c'est-à-dire, dans l'immense majorité, pour ne pas dire la totalité des cas, aux collectivités territoriales d'assumer la gratuité des transports publics.

M. Robert Pandraud. Ce n'est pas ce que j'ai compris !

M. Christian Bataille. En ce qui concerne le cas particulier de Paris et de la RATP, ce seront les collectivités locales, mais aussi, indirectement, l'Etat, puisqu'il contribue largement au fonctionnement de la RATP, - ce qui est un cas unique, exceptionnel et, je le dis comme je le pense, anormal -, qui participeront à cette mesure de gratuité. Mais l'Etat n'y participera pas dans les autres villes, qu'il s'agisse de Lille, de Strasbourg, de Toulouse ou de Nantes.

M. Robert Pandraud. Madame le ministre, vous avez bien dit que l'Etat rembourserait...

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

Mme le ministre de l'environnement. Ce matin, la disposition a été votée gagée puisqu'elle émanait de l'Assemblée. Le Gouvernement lève le gage, ce qui signifie que, lorsque l'Etat sera en cause, il prendra à sa charge le coût correspondant, mais pas au-delà.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Ce n'est pas une compensation !

Mme le ministre de l'environnement. Toutes les collectivités locales ne seront pas concernées ! Simplement, le Gouvernement lève le gage...

M. Jean-Pierre Brard. C'est très clair !

M. Pierre Mazeaud. Moi, je ne comprends pas très bien !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Vous n'allez tout de même pas refuser cette disposition !

M. Robert Pandraud. Madame le ministre, ne nous donnez-vous pas un cadeau empoisonné ? Le président de la commission de la production pourrait peut être nous donner des explications supplémentaires...

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de la production.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Je voudrais compléter ce que Mme le ministre vient de dire, si elle le permet.

Nous avons adopté ce matin un amendement selon lequel, dès qu'il y a déclenchement de la procédure d'alerte et qu'il y ait ou non restriction de circulation, les transports collectifs sont...

M. Robert Pandraud. Gratuits !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. ... oui, gratuits dans les agglomérations concernées, et cela aussi longtemps que durera cette procédure.

Cela représente une charge ici ou là pour l'Etat, notamment dans la région parisienne où il contribue au fonctionnement des transports. Il a donc bien fallu gager la mesure, ce que nous avons fait.

Le Gouvernement levant le gage, l'Etat, lorsqu'il sera impliqué, fera supporter sa part sur le budget général. Les parts restantes seront financées par les différents partenaires.

M. Pierre Mazeaud. Voilà qui est clair !

M. Robert Pandraud. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Personne ne demande plus la parole ? ...

Je mets aux voix l'article 13 bis, modifié par l'amendement n° 1.

(L'article 13 bis, ainsi modifié, est adopté.)

Explications de vote

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Patrick Trémège.

M. Patrick Trémège. Je serai très bref.

Madame le ministre, au début de la discussion, j'ai salué votre pugnacité.

A la fin de ces trois jours de débat, je réitère mon compliment. Il fallait en effet de la pugnacité pour arriver au bout de l'examen de texte.

Le groupe de l'UDF non seulement votera le projet, mais il se félicite des avancées marquées dans un grand nombre de domaines, grâce notamment aux interventions de certains de ses membres. Je citerai pour mémoire celles de M. Albertini et de M. Mattei sur la santé et, bien entendu, celle de notre collègue Gonnot, président de la commission de la production, en ce qui concerne la disposition sur laquelle nous venons de nous prononcer.

J'espère, madame le ministre, que, sur un certain nombre de points, le délai qui nous sépare de la deuxième lecture permettra de parfaire le texte. Vous connaissez le sujet auquel, à titre personnel, je tiens beaucoup. Je souhaite donc que, à l'image de la deuxième lecture, nous parvenions à un texte qui recueille l'assentiment de tous. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.)*

M. le président. La parole est à M. Pierre Mazeaud.

M. Pierre Mazeaud. Madame le ministre, le groupe du RPR votera votre texte.

M. Jean-Pierre Brard. Même vous ?

M. Pierre Mazeaud. Monsieur Brard, laissez-moi m'expliquer.

M. Jean-Pierre Brard. Nous vous écoutons avec intérêt !

M. Pierre Mazeaud. Je parle au nom du groupe du RPR et je dis qu'il votera le texte. Et, madame le ministre, il ne le votera pas simplement eu égard à la constance dont vous avez fait preuve, à votre opiniâtreté, pour reprendre une expression que vous avez vous-même employée avant-hier, si mes souvenirs sont bons. La durée de notre discussion - trois jours - pourrait montrer, s'il en était besoin, que nous ne légiférons pas toujours dans les meilleures conditions, ce qui me permettrait, d'appeler, à titre personnel et une fois de plus, l'attention du Gouvernement sur la nécessité de faire la meilleure loi possible.

Donc, le groupe du RPR votera le texte. J'ajouterai, ce qui surprendra peut-être quelque peu M. Brard, que je le voterai également car, et je vais vous rendre hommage, madame le ministre, vous avez compris la portée de l'amendement que nous avons déposé concernant l'initulé, si je puis dire, de votre texte, en acceptant qu'il n'y ait pas de droit à respirer un air pur.

Je ne reviendrai pas sur la longue discussion que nous avons eue à ce sujet, mais je veux vous rendre hommage, je le répète, pour avoir accepté l'amendement, ce que je ne considère pas du tout comme un recul : vous avez reconnu que l'auteur cet amendement, c'est-à-dire moi-même, rendait un immense service au gouvernement auquel vous appartenez en évitant des contentieux totalement absurdes.

Pour cet hommage que je vous rends, je vote, comme mon groupe, le projet de loi. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

M. le président. La parole est à M. Christian Batallé.

M. Christian Batallé. Madame le ministre, au début de la discussion, le groupe socialiste a déploré la portée limitée des mesures contenues dans le projet de loi.

Dans le même temps, nous constatons que ces mesures, si timides fussent-elles, allaient dans le bon sens. Mais elles auront une portée limitée car le Gouvernement se refuse à engager une réflexion d'ensemble sur les conditions de la production et de la consommation d'énergie. On passe d'un constat à l'autre, j'allais dire selon l'humeur du public du moment.

Aujourd'hui, l'opinion est, à juste titre, sensibilisée au problème que posent les pics de pollution. Le texte traite d'un aspect du problème, il répond à des cas extrêmes, mais il sera sans portée véritable sur le long terme.

La discussion a permis de prendre en considération, non pas certains de nos amendements, mais, et d'une manière partielle, plusieurs idées que nous défendons et qui ont été reprises dans des amendements présentés par d'autres.

Quant à l'amendement sur la gratuité des transports dans les cas de pics de pollution, il appellera très probablement des ajustements en deuxième lecture. Cela dit, il marque une avancée réelle.

Pour toutes ces raisons et constatant que d'autres timides avancées sont permises, le groupe socialiste s'abstiendra.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Voici venue l'heure du bilan.

La récolte est à mon goût un peu maigre au terme de ces trois jours de débat. Car si des amendements ont été adoptés, et je vous en donne volontiers acte, madame le

ministre, le résultat, eu égard à l'ensemble de ceux qui avaient été déposés par des députés siégeant sur tous les bancs de cet hémicycle, n'est pas au niveau de nos espérances.

Avant-hier, nous avons eu une discussion sur le fameux article 1^{er}. A ce sujet, je me perds en conjectures car, visiblement, votre interprétation de l'amendement dit « amendement Mazeaud » n'est pas conforme à l'exégèse que le principal intéressé vient d'en faire.

M. Mazeaud a dit que vous aviez reconnu qu'il n'y avait pas de droit à respirer un air pur. Je vois notre collègue opiner du chef - il confirme donc. « *Perseverare...* » (Sourires.) Mais cela pose évidemment un problème. En effet, cette loi aurait pu être l'occasion de reconnaître le droit de respirer un air pur, au même titre qu'existe le droit au logement ou le droit à la santé...

M. Pierre Mazeaud. Pas à la santé, mais à la protection de la santé. Nuance !

M. Jean-Pierre Brard. Dès qu'on utilise certaines formules, M. Mazeaud est agacé et il a de l'urticaire. (Sourires.) L'avez-vous remarqué, monsieur le président ?

Je suis d'accord avec vous, monsieur Mazeaud, mais vous savez que je n'ai pas bu de lait au biberon de M. Portalis...

M. Pierre Mazeaud. Il n'est pas mauvais !

M. Jean-Pierre Brard. ... et que je n'ai pas votre culture juridique. En ce qui me concerne, j'ai plutôt une culture pédagogique !

M. Pierre Mazeaud. Je voulais éviter que le maire de Montreuil ne soit poursuivi un jour !

M. Jean-Pierre Brard. Cela tombe bien : j'ai trouvé dans mon courrier une assignation de l'Eglise de scientologie. Mais c'est une autre affaire ! (Sourires.)

Je poursuis. Madame le ministre, nous ne pouvons que nous féliciter de la reconnaissance de la nécessité de réduire le trafic automobile, de l'obtention à l'arraché, mais que vous avez confirmée tout à l'heure, de la gratuité des transports collectifs lors des pics de pollution, de la réévaluation régulière des seuils retenus pour qualifier les pollutions et de l'encouragement au covoiturage. Ce sont là des améliorations incontestables, et je vous en donne acte.

Malheureusement, il n'y a pas que des points positifs et, si je devais faire deux colonnes, vous imaginez laquelle serait, à mon sens, la plus fournie.

Il y a des vides, en particulier dans le domaine de la fiscalité, alors que l'outil fiscal est prépondérant lorsque l'on veut initier une autre politique.

Vous n'avez non plus manifesté, me semble-t-il, le souhait de vous doter des moyens suffisants pour faire reculer le diesel, dont l'usage aura pourtant de lourdes conséquences sur la santé publique dans les prochaines années. Comme le rapporteur de la commission, vous avez souligné vous-même que c'était un problème, mais pour l'instant, nous ne débouchons pas sur des mesures.

Enfin, l'Etat refuse de voir sa responsabilité engagée, monsieur Mazeaud, dans la pollution de l'air.

Il s'agit d'une loi de surveillance...

Mme le ministre de l'environnement. Pas du tout !

M. Jean-Pierre Brard. Vous avez un esprit métaphysique, madame le ministre. (Sourires.)

M. Jacques Vernier, rapporteur. Vous êtes très réducteur, monsieur Brard ! Ce n'est pas une simple loi de surveillance !

M. Jean-Pierre Brard. Vous venez d'utiliser le terme ! Moi, voyez-vous, je n'ai pas l'esprit métaphysique, j'ai plutôt l'esprit dialectique. Je ne raisonne donc pas selon le principe du tiers exclu.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Voilà qui devient compliqué ! Votre dialectique nous échappe !

M. Jean-Pierre Brard. Je vous renvoie à vos classes de philosophie, monsieur Vernier !

Il s'agit bien d'une loi de surveillance, comme je l'affirmais déjà dans la discussion générale, car une loi de lutte contre la pollution atmosphérique serait inséparable de la question des transports, que vous n'avez pas souhaité aborder suffisamment, ou plus exactement, car il faut vous rendre justice, madame le ministre, que vous n'avez pas pu aborder.

Développement des transports collectifs, intermodalité, ferroutage sont trop absents du texte. En effet, cependant que nous discutons de votre loi, on ferme les petites lignes de la SNCF, on continue de désindustrialiser. Pour trouver du travail, il faut donc aller plus loin, souvent sans pouvoir utiliser les transports en commun, de sorte que beaucoup doivent prendre leur voiture particulière, ce qui fait que la pollution se développe.

Comme l'ont dit certains de mes collègues, le transport par eau peut-être utile. Je ne parle évidemment pas de cette espèce de folie qu'est le canal Rhin-Rhône.

M. Pierre Mazeaud. Eh oui !

M. Jean-Pierre Brard. Je crois d'ailleurs savoir, madame le ministre, que votre enthousiasme est tout à fait modéré pour ce projet prométhéen, dont on voit bien qu'il produira des effets non pas du tout écologiques, mais sonnants et trebuchants pour ses réalisateurs.

M. Pierre Mazeaud. De l'autre côté du Rhin !

M. Jean-Pierre Brard. Pour ce qui concerne le transport des marchandises, on veut ainsi ouvrir délibérément la concurrence à la batellerie allemande, sans que cela n'ouvre rien chez nous.

M. le président. Mon cher collègue...

M. Jean-Pierre Brard. Je sens, monsieur le président, que vous souhaiteriez me voir arriver au terme de mon propos. Aussi voudrais-je ne pas vous décevoir. (Sourires.)

M. le président. Monsieur Brard, la courtoisie m'interdisait de vous interrompre dès que vous aviez dépassé votre temps de parole.

M. Jean-Pierre Brard. Je vous en remercie, monsieur le président, mais je vais abréger.

Je m'inquiète également de la place reconnue aux collectivités territoriales qui ne serviraient pour l'essentiel qu'à entériner, à des degrés divers, les différents plans, sans être réellement associées à leur élaboration. D'ailleurs, vous avez eu, madame le ministre, une attitude négative vis-à-vis de plusieurs amendements qui tendaient à associer davantage ces collectivités. Il me semble que telle n'est pas la meilleure voie pour engager une politique qui s'appuie, comme vous l'avez dit, sur l'incitation...

M. Jacques Vernier, rapporteur. Les collectivités territoriales seront largement associées !

M. Jean-Pierre Brard. Non, monsieur Vernier, et vous savez bien, en tant que maire de Douai, comment elles peuvent l'être !

Je terminerai par deux points.

Madame le ministre, vous n'avez pas du tout évoqué la coopération internationale, si ce n'est avant-hier, et d'une phrase. Or là se pose un problème réel, surtout en ce qui concerne la pollution de l'air car s'il est un domaine qui ignore les frontières, c'est bien celui-là.

Enfin, après l'excellent rapport Souviron, malgré les engagements pris et réitérés par le Gouvernement, nous n'avons pu obtenir le débat sur l'énergie annoncé. Certes, madame le ministre, vous n'étiez pas membre du gouvernement qui avait pris de tels engagements, mais vous en partagez la philosophie et votre prédécesseur continue de partager la vôtre - je parle sous le contrôle de M. Mazeaud, évidemment.

Votre loi va dans le bon sens, pour reprendre la formule de M. Bataille, mais par une journée où le vent souffle faiblement. Nous nous abstenons.

Vote sur l'ensemble

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

M. Christian Bataille. Abstention du groupe socialiste.

M. Jean-Pierre Brard. Abstention du groupe communiste.

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

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

Mme le ministre de l'environnement. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je tiens à vous remercier pour la qualité des débats que nous avons eus durant ces trois jours, sur un sujet d'importance qui, incontestablement, justifiait de très nombreux amendements et de vraies discussions.

Mes remerciements vont tout particulièrement à M. le rapporteur, à M. le président de la commission, à M. le rapporteur pour avis et à tous les auteurs des amendements qui ont enrichi et renforcé ce texte. Ils s'adressent également à vous, monsieur le président, et à tous ceux qui vous ont précédé à ce fauteuil pour diriger des discussions parfois assez longues mais qui nous ont permis de parvenir à un texte que je crois assez fort et consistant. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

M. le président. Je vous remercie, madame le ministre.

2

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI MODIFIÉ PAR LE SÉNAT

M. le président. J'ai reçu, le 14 juin 1996, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par le Sénat en deuxième lecture, portant dispositions diverses relatives à l'outre-mer.

Ce projet de loi, n° 2887, est renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

3

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mardi 18 juin 1996, à neuf heures trente, première séance publique :

Déclaration du Gouvernement sur le sommet européen de Florence et débat sur cette déclaration ;

Fixation de l'ordre du jour.

A quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Discussion du projet de loi n° 2808 relatif à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville ;

M. Pierre Bédier, rapporteur au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (rapport n° 2876) ;

Discussion du texte élaboré par la commission mixte paritaire sur les dispositions restant en discussion du projet de loi portant modification de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante :

M. Renaud Dutreil, rapporteur (rapport n° 2834) ;

Discussion du texte élaboré par la commission mixte paritaire sur les dispositions restant en discussion du projet de loi tendant à renforcer la répression du terrorisme et des atteintes aux personnes dépositaires de l'autorité publique ou chargées d'une mission de service public et comportant des dispositions relatives à la police judiciaire ;

M. Alain Marsaud, rapporteur (rapport n° 2833).

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures vingt.)

*Le Directeur du service du compte rendu institué
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*