

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENTE DE M. DANIEL COLLIARD

1. **Air et utilisation de l'énergie.** – Suite de la discussion, en deuxième lecture, d'un projet de loi (p. 3).

Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.

#### DISCUSSION DES ARTICLES (p. 4)

Après l'article 1<sup>er</sup> (p. 4)

Amendement n° 96 de M. Trémège : MM. Patrick Trémège, Jacques Vernier, rapporteur de la commission de la production ; Mme le ministre. – Rejet.

Article 2. – Adoption (p. 4)

Après l'article 2 (p. 5)

Amendement n° 73 de M. Bataille : MM. Christian Bataille, le rapporteur, Mme le ministre. – Retrait.

Article 3 (p. 5)

Amendement n° 86 de M. Brard : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 74 de M. Bataille : MM. Christian Bataille, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendements identiques n°s 14 de la commission de la production et 3 de M. Albertini : MM. le rapporteur, Patrick Trémège, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 118 de M. Trémège : MM. Patrick Trémège, le rapporteur, Mme le ministre, M. Pierre Albertini. – Adoption.

Amendement n° 97 de M. Trémège : MM. Patrick Trémège, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 15 de la commission : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 3 modifié.

Article 4 (p. 9)

Amendement n° 98 de M. Patrick Trémège : MM. Trémège, le rapporteur, Mme le ministre, MM. Christian Bataille, Jean-Pierre Brard. – Retrait.

Amendement n° 75 de M. Bataille : MM. Christian Bataille, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 11 rectifié de M. Sarre : MM. Georges Sarre, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 4.

Article 7 (p. 12)

Amendement n° 99 de M. Trémège : M. Pierre Albertini. – Retrait.

Adoption de l'article 7.

Après l'article 7 (p. 12)

Amendement n° 92 de M. Brard : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, Mme le ministre, MM. Patrick Trémège, Christian Bataille, Pierre Albertini. – Rejet.

Article 9 (p. 13)

Amendement n° 76 de M. Bataille et amendements identiques n°s 16 de la commission et 9 de M. Mattei :

MM. Christian Bataille, le rapporteur, Patrick Trémège, Mme le ministre. – Retrait de l'amendement n° 76 ; adoption des amendements identiques.

Amendement n° 17 de la commission : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 129 de M. Trémège : M. Patrick Trémège. – Retrait.

Adoption de l'article 9 modifié.

Après l'article 9 (p. 15)

Amendement n° 134 de M. Michel Bouvard : MM. Eric Doligé, le rapporteur, Mme le ministre, MM. Christian Bataille, Georges Sarre, Jean-Pierre Brard, Pierre Albertini. – Rejet.

Article 10 (p. 16)

Amendement n° 100 de M. Trémège : M. Patrick Trémège. – Retrait.

Amendement n° 18 de la commission : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

L'amendement n° 135 de M. Doligé n'a plus d'objet.

L'amendement n° 126 de la commission : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 101 de M. Trémège : M. Pierre Albertini. – Retrait.

Amendement n° 102 de M. Trémège. – Retrait.

Adoption de l'article 10 modifié.

Article 11 *bis* (p. 17)

Amendement n° 19 de la commission : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 11 *bis* modifié.

Après l'article 12 (p. 17)

Amendement n° 63 de M. Sarre : MM. Georges Sarre, le rapporteur, Mme le ministre, MM. Pierre Albertini, Léonce Deprez. – Rejet.

Article 13 *bis* (p. 20)

Le Sénat a supprimé cet article.

Amendements n°s 20 de la commission, 4 de M. Albertini et 138 de M. Brard : MM. le rapporteur, Pierre Albertini. – Retrait de l'amendement n° 4.

M. Jean-Pierre Brard, Mme le ministre, MM. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production ; Georges Sarre, Eric Doligé. – Adoption de l'amendement n° 20 rectifié ; l'amendement n° 138 n'a plus d'objet.

L'article 13 *bis* est ainsi rétabli.

Article 14 (p. 22)

#### ARTICLE 28 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982

Amendement n° 21 de la commission : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 78 de M. Bataille : MM. Christian Bataille, le rapporteur, Mme le ministre, M. Pierre Albertini. – Rejet.

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

ARTICLE 28-1 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982

Amendement n° 79 de M. Bataille : MM. Christian Bataille, le rapporteur. – Retrait.

Amendement n° 103 rectifié de M. Trémège : M. Patrick Trémège. – Retrait.

Amendement n° 65 de M. Deprez : MM. Léonce Deprez, le rapporteur, Mme le ministre. – Retrait.

Amendement n° 120 de M. Tibéri : MM. Patrick Trémège, le rapporteur, Mme le ministre, MM. Lionel Assouad, Jean-Pierre Brard, Eric Doligé, Pierre Albertini. – Adoption.

ARTICLE 28-2 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982

Amendement n° 93 de M. Brard : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur. – Retrait.

Amendement n° 80 de M. Bataille : MM. Christian Bataille, le rapporteur. – Retrait.

Amendement n° 94 corrigé de M. Brard : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur. – Retrait.

Amendement n° 23 de la commission : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

ARTICLE 28-3 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982

Amendement n° 87 de M. Brard : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, Mme le ministre. – Retrait.

Mme le ministre.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 28)

Amendement n° 95 de M. Brard : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 24 de la commission : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendements n°s 25 de la commission et 81 de M. Bataille : MM. le rapporteur, Christian Bataille, Mme le ministre. – Adoption de l'amendement n° 25 ; l'amendement n° 81 n'a plus d'objet.

MM. le rapporteur, le président.

Amendement n° 26 de la commission : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 14 modifié.

Après l'article 15 (p. 30)

Amendement n° 27 de la commission : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Retrait.

Amendement n° 28 de la commission : M. Patrick Trémège, Mme le ministre, MM. Léonce Deprez, Georges Sarre, Eric Doligé, le rapporteur. – Retrait.

Amendement n° 28 repris par M. Sarre : MM. Eric Doligé, le président de la commission, Jean-Pierre Brard, Georges Sarre, Mme le ministre. – Rejet.

Renvoi de la suite de la discussion à une prochaine séance.

## 2. **Ordre du jour** (p. 34).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENCE DE M. DANIEL COLLIARD, vice-président

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

1

## AIR ET UTILISATION DE L'ÉNERGIE

### Suite de la discussion, en deuxième lecture, d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, en deuxième lecture, du projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (nos 3069, 3122.)

Hier, l'Assemblée a entendu les orateurs inscrits dans la discussion générale.

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

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, avant que nous n'abordions la discussion des articles, je souhaite répondre brièvement aux observations formulées hier par les intervenants.

En ce qui concerne les moyens financiers, à propos desquels de nombreux députés, notamment de l'opposition, se sont exprimés, je rappelle que les 200 millions de francs affectés aux réseaux de surveillance de la qualité de l'air font désormais partie de la base budgétaire du ministère de l'environnement. La pérennité de ces crédits est donc acquise. Compte tenu des ressources complémentaires, ce sont au total 280 millions de francs qui sont consacrés aux réseaux de surveillance en 1996 et qui le seront également dans les années qui viennent. Cet effort, de l'ordre de 1,5 milliard sur cinq ans, répond parfaitement aux besoins.

La question des capteurs a été abordée par M. Brard et M. Sarre. Si l'idée du recours intenté par les Verts est particulièrement opportune...

**M. Jacques Vernier, rapporteur de la commission de la production et des échanges.** Ou inopportune...

**Mme le ministre de l'environnement.** ... la veille du jour où l'Assemblée nationale débat en deuxième lecture de ce projet de loi, permettez-moi de vous dire, monsieur Brard, que l'on nous fait là un très mauvais procès. C'est donc en toute quiétude que j'attends la réponse que le Conseil d'Etat donnera à ce recours.

Je rappelle que 164 capteurs d'ozones sont en place en 1996 contre 60 en 1993, ce qui représente un effort considérable. A l'échelle de l'Union européenne, il

n'existe aujourd'hui que 850 capteurs, ce qui signifie que la France a plus que largement sa part pour la surveillance de la pollution par l'ozone.

Puisque le cas de l'Alsace a été évoqué, je vous indique que je suis allée vérifier sur place la manière dont on appliquait, dans cette région, la procédure des alertes d'ozone. J'ai été parfaitement rassurée. La surveillance s'exerce en continu. Le public peut appeler, à tout moment et en temps réel, le réseau de surveillance pour s'informer du degré de pollution. L'alerte est immédiatement déclarée par les services de la préfecture en cas de dépassement des pics d'ozone. Il s'agit donc, là encore, d'un fort mauvais procès d'intention, et je tenais à le dénoncer de la manière la plus claire.

S'agissant des décrets d'application, le Gouvernement entend mettre en œuvre très rapidement les mesures inscrites dans la loi. J'ai convoqué pour le début du mois de décembre le groupe de concertation chargé de préparer les décrets. Il s'agit donc bien d'une urgence pour le Gouvernement.

Du reste, monsieur Brard, le groupe de concertation s'est réuni une première fois dès le mois de juillet. Il n'avait évidemment pas pour ambition d'intervenir sur le fond des décrets d'application, ce qui est évidemment difficile aussi longtemps que le Parlement n'a pas voté la loi, mais il a déjà établi le programme de travail, c'est-à-dire défini le degré d'urgence des mesures à prendre. Ce programme a été arrêté en parfait consensus par tous ses membres. C'est vous dire l'esprit de concertation qui est le nôtre.

**M. Jean-Pierre Brard.** Il faudrait que tous les membres du Gouvernement vous imitent ! (*Sourires.*)

**Mme le ministre de l'environnement.** Par ailleurs, il ne me paraît pas opportun de multiplier les organismes. Il a été question d'associations régionales de la qualité de l'air. Or l'ADEME a été créée précisément pour fusionner les organismes préexistants, dont l'Agence pour la qualité de l'air. Les associations quadripartites qui seront mises en place au niveau régional seront bien suffisantes pour que soient assurées dans les meilleures conditions la surveillance de la qualité de l'air, la diffusion de l'information et la concertation.

J'ai pris l'engagement devant le Sénat, et je le renouvelle devant l'Assemblée nationale, de créer un Conseil national de l'air à l'instar de celui qui existe pour le bruit. Le projet de décret a été adressé par mes soins au Premier ministre il y a trois semaines.

Les organismes nécessaires sont donc déjà en place ou seront créés, mais il n'est pas nécessaire de les multiplier.

J'attache naturellement la plus grande importance aux mesures d'urgence. L'article 12, je le souligne, est d'application immédiate, ce qui veut dire que les préfets auront l'obligation, les jours de forte pollution, d'établir immédiatement des plans d'urgence comprenant des mesures de restriction de la circulation automobile.

Sur la base de ces dispositions législatives, je l'indique à l'intention de M. Sarre, les communes qui le souhaiteront pourront parfaitement opter pour la circulation alternée,

puisque la loi laisse aux autorités locales la liberté de définir les mesures de restriction qu'elles jugeront nécessaires. Ce qui est obligatoire lorsque les seuils de pollution sont dépassés, c'est la restriction de la circulation automobile. Ce qui est laissé à l'appréciation des préfets, mais en concertation avec les collectivités, ce sont les modalités de cette restriction. On peut n'autoriser à circuler que certains véhicules, par exemple les moins polluants. On peut aussi envisager d'autres dispositifs. Je ne suis pas sûre, pour ma part, que la circulation alternée soit la solution la plus adéquate, mais la loi, je le répète, autorise ce choix.

Telles sont, mesdames, messieurs les députés, les quelques réflexions dont je tenais à vous faire part en réponse à vos questions.

Pour conclure, je souhaiterais – et je suis sûre que nous y parviendrons –, que nous laissions maintenant de côté tous les faux procès, tous les effets de manche de ceux qui dénoncent une loi « vide d'air » ou une loi « thermomètre ». Car nos concitoyens ont droit à la vérité.

La loi sur l'air est une loi importante. Elle représente une avancée considérable. Tous ceux qui, de près ou de loin, se sont intéressés à la qualité de l'air le reconnaissent : je pense notamment à tous les réseaux de médecins qui se sont mobilisés.

Pour autant, cette loi n'est pas gravée dans le marbre. Elle devra certainement évoluer dans les années qui viennent. Mais elle constitue, j'en suis persuadée, un socle extrêmement solide sur lequel nous pourrions nous appuyer pour changer fondamentalement notre approche de la protection de l'air dans les villes et pour mettre définitivement un terme au tout-automobile. (*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. Jacques Vernier, rapporteur.** Très bien !

### Discussion des articles

**M. le président.** En application de l'article 91, alinéa 9, du règlement, j'appelle maintenant, dans le texte du Sénat, les articles du projet de loi pour lesquels les deux assemblées du Parlement n'ont pu parvenir à un texte identique.

#### Après l'article 1<sup>er</sup>

**M. le président.** M. Trémège a présenté un amendement, n° 96, ainsi rédigé :

« Après l'article 1<sup>er</sup>, insérer l'article suivant :

« Les dispositions prises pour l'application de la présente loi tiennent compte de l'ensemble des flux susceptibles de contribuer à la pollution de l'air et de l'utilisation des ressources énergétiques par référence à l'usage qui est fait des biens mobiliers ou immobiliers qui participent aux rejets polluants dans l'atmosphère et à l'analyse de leurs cycles de vie. »

La parole est à M. Patrick Trémège.

**M. Patrick Trémège.** Il s'agit de permettre, pour l'application de la présente loi, d'analyser de façon aussi complète et objective que l'autorise l'état des connaissances scientifiques à un moment donné les conséquences

favorables ou défavorables des dispositions qu'il est envisagé d'adopter, aussi bien au plan local qu'à une dimension plus importante.

Cette démarche, rendue plus systématique qu'elle ne l'est encore aujourd'hui, doit notamment avoir pour objet de permettre une plus large expression de l'opinion publique au travers d'une information plus large et plus ouverte à un débat scientifique constructif.

L'idée des écobilans est de quantifier non seulement les rejets gazeux dans l'atmosphère, mais tous les flux qui, d'une façon ou d'une autre, peuvent nuire à l'environnement.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** La commission a repoussé cet amendement. À la limite, il aurait pu être compatible avec l'ancienne rédaction de l'article 2 du projet de loi. Mais nous avons profondément modifié cet article.

Ecrire que « les dispositions prises pour l'application de la présente loi tiennent compte de l'ensemble des flux susceptibles de contribuer à la pollution de l'air », c'est affirmer une évidence. Insérer ce texte entre l'article 1<sup>er</sup>, qui définit l'objet de la loi, et l'article 2, qui définit la notion de pollution atmosphérique, ce serait surcharger inutilement l'énoncé des principes de la loi.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Monsieur Trémège, le Gouvernement n'est pas favorable à cet amendement, même s'il comprend parfaitement le sens de votre démarche.

Ce que vous proposez me semble pouvoir être précisé dans les décrets d'application. Les plans de protection de l'atmosphère et les plans de déplacement urbains mis en place par la loi ont précisément pour vocation d'inciter l'ensemble des acteurs économiques à intégrer les problèmes de pollution atmosphérique dans les décisions relatives aux transports, qui constituent la principale source de nuisance. De surcroît, compte tenu de la nouvelle définition de la pollution atmosphérique adoptée par l'Assemblée, je ne crois pas que cette disposition ajouterait aux principes énoncés dans la loi.

**M. le président.** Maintenez-vous votre amendement, monsieur Trémège ?

**M. Patrick Trémège.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 96. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

### Article 2

**M. le président.** « Art. 2. – Constitue une pollution atmosphérique au sens de la présente loi l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives excessives. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(*L'article 2 est adopté.*)

**Après l'article 2**

**M. le président.** M. Bataille, Mme Royal, MM. Destot, Le Déaut, Ducout et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 73, ainsi rédigé :

« Après l'article 2, insérer l'article suivant :

« Il est créé un Conseil national pour la qualité de l'air. Celui-ci est appelé à donner son avis aux autorités compétentes sur toutes questions d'intérêt national relatives à la qualité de l'air et à l'utilisation rationnelle de l'énergie, ainsi que sur les projets de textes législatifs ou réglementaires ayant une incidence dans ces domaines. Ses avis sont rendus publics.

« La composition du Conseil est déterminée par décret en Conseil d'Etat. Elle comprend à parts égales :

- « – des députés et des sénateurs ;
- « – des représentants des collectivités territoriales ;
- « – des membres du Conseil supérieur d'hygiène publique de France et du Conseil supérieur des installations classées ;
- « – des représentants des professions concernées ;
- « – des représentants d'organismes de surveillance de la qualité de l'air, d'associations agréées de protection de l'environnement et de personnalités qualifiées. »

La parole est à M. Christian Bataille.

**M. Christian Bataille.** Madame le ministre, nous avons été nombreux, hier, à souligner la dimension internationale de l'effet de serre. Dans notre pays, il est nécessaire de mettre en place des instances à tous les échelons : local, départemental et régional. Mais cet amendement insiste avant tout sur l'intérêt national des questions qui nous occupent.

Pour favoriser la concertation à ce niveau, nous proposons de créer un Conseil national pour la qualité de l'air, instance consultative qui réunirait des élus de la nation, des élus des collectivités territoriales et des techniciens, et dont la mission serait de réfléchir et de débattre sur l'ensemble des problèmes liés à la qualité de l'air.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** La commission a repoussé cet amendement. Non qu'elle soit opposée à la création du Conseil national pour la qualité de l'air, mais elle a estimé que cette mesure était de caractère réglementaire. Mme le ministre vient d'ailleurs de nous annoncer que le décret de constitution de cette instance était pratiquement prêt.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Monsieur Bataille, comme M. le rapporteur vient de l'indiquer, le Gouvernement est d'accord sur le principe. Le projet de décret, qui reprend du reste vos propositions, tant pour les objectifs que pour la composition de cet organisme, est sur le bureau de M. le Premier ministre depuis une quinzaine de jours.

Par conséquent, le Conseil national de l'air verra le jour très rapidement. Peut-être même ce décret sera-t-il le premier à être publié bien qu'il ne s'agisse pas d'un décret d'application de la loi.

**M. Christian Bataille.** Dans ces conditions, je retire mon amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 73 est retiré.

**Article 3**

**M. le président.** « Art. 3. – L'Etat assure, avec le concours des collectivités territoriales dans le respect de leur libre administration et des principes de la décentralisation, la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement. Il confie à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie la coordination technique de la surveillance de la qualité de l'air. Des objectifs de qualité de l'air, des seuils d'alerte et des valeurs limites sont fixés, après avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France, en conformité avec ceux définis par l'Union européenne ou, à défaut, par l'Organisation mondiale de la santé. Ces objectifs, seuils d'alerte et valeurs limites sont régulièrement réévalués pour prendre en compte les résultats des études médicales et épidémiologiques.

« Au sens de la présente loi, on entend par :

« – objectifs de qualité, un niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement, à atteindre dans une période donnée ;

« – seuils d'alerte, un niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine ou de dégradation de l'environnement à partir duquel des mesures d'urgence doivent être prises ;

« – valeurs limites, un niveau maximal de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement.

« Les substances dont le rejet dans l'atmosphère peut contribuer à une dégradation de la qualité de l'air au regard des objectifs mentionnés au premier alinéa sont surveillées, notamment par l'observation de l'évolution des paramètres propres à révéler l'existence d'une telle dégradation. Les paramètres de santé publique susceptibles d'être affectés par l'évolution de la qualité de l'air sont également surveillés.

« La concentration des pollens dans l'air sera également surveillée.

« Un dispositif de surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement sera mis en place au plus tard : pour le 1<sup>er</sup> janvier 1997 dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, pour le 1<sup>er</sup> janvier 1998 dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et pour le 1<sup>er</sup> janvier 2000 pour l'ensemble du territoire national. Les modalités de surveillance sont adaptées aux besoins de chaque zone intéressée.

« Un décret fixe les objectifs de qualité de l'air, les seuils d'alerte et les valeurs limites ainsi que la liste des substances mentionnées au sixième alinéa. La liste et la carte des communes incluses dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants ainsi que dans les agglomérations comprises entre 100 000 et 250 000 habitants sont annexées à ce décret.

« Dans chaque région, et dans la collectivité territoriale de Corse, l'Etat confie la mise en œuvre de cette surveillance à un ou des organismes agréés. Ceux-ci associent, de façon équilibrée, des représentants de l'Etat et de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, des collectivités territoriales, des représentants des diverses activités contribuant à l'émission des substances surveil-

lées, des associations agréées de protection de l'environnement, des associations agréées de consommateurs et, le cas échéant, faisant partie du même collège que les associations, des personnalités qualifiées. Les modalités d'application du présent alinéa sont définies par un décret en Conseil d'Etat.

« Les matériels de mesure de la qualité de l'air et de mesure des rejets de substances dans l'atmosphère, ainsi que les laboratoires qui effectuent des analyses et contrôles d'émissions polluantes, sont soumis à agrément de l'autorité administrative. Celle-ci détermine les méthodes de mesure et les critères d'emplacement des matériels utilisés.

« Les agréments délivrés en application du présent article peuvent être retirés lorsque les organismes et laboratoires ainsi que les matériels de mesure ne satisfont plus aux conditions qui ont conduit à les délivrer.

« Les agréments délivrés, en application de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, aux laboratoires visés au onzième alinéa ci-dessus, valent agrément au titre de la présente loi. »

M. Brard et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un amendement, n° 86, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la première phrase du premier alinéa de l'article 3 :

« L'Etat est responsable de la prévention de la pollution de l'air et, à ce titre, assure notamment la surveillance de la qualité de l'air. »

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

**M. Jean-Pierre Brard.** Madame le ministre, vous avez présenté votre projet de loi avec beaucoup de conviction. Mais il est toujours utile de vérifier la valeur des intentions aux actes qui les concrétisent. Compte tenu des engagements que vous avez pris, notre amendement, qui tend précisément à faire porter à l'Etat une réelle responsabilité en matière de prévention de la pollution de l'air, ne devrait pas vous poser de problème.

La réduction de la pollution de l'air implique la mise en œuvre d'une nouvelle politique des transports qui redéfinirait la place de chaque mode de développement. Du fait des investissements nécessaires et des leviers d'intervention dont il dispose, seul l'Etat est capable aujourd'hui d'impulser la politique rationnelle des transports dont nos agglomérations ont besoin. Alors que les contrats de plan ont été rallongés d'une année – et Dieu seul sait s'ils ne le seront pas davantage encore – réduisant ainsi les engagements de l'Etat, cet amendement, qui vise à aller plus rapidement dans le sens que vous avez dit vous-même souhaiter, est indispensable, madame le ministre.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** La commission n'a pas retenu cet amendement, monsieur Brard, pour des raisons déjà exposées en première lecture.

Il est dangereux et inexact de dire que l'Etat est responsable de la prévention de la pollution de l'air. Non, l'Etat n'est pas responsable de tout. La responsabilité incombe à l'Etat, aux communes, mais aussi aux industriels, aux acteurs économiques et aux particuliers.

Nous préférons de loin la rédaction de l'article 1<sup>er</sup> : « L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les per-

sonnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité », à la prévention de la pollution atmosphérique.

On ne peut pas dire, par exemple, que l'Etat est responsable de la prévention de la pollution atmosphérique provoquée par les usines. Que les usines préviennent leur pollution !

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Avis défavorable pour les raisons qui viennent d'être précisées par M. le rapporteur. Monsieur Brard, admettons que la France soit victime d'une pollution en provenance d'un pays voisin, et je n'en vise aucun. Croyez-vous que l'Etat français doit être dit responsable de la prévention de cette pollution ? Non, bien sûr que non.

Il est important, et c'est tout l'objectif de cette loi, que chacun prenne ses responsabilités dans la sphère de ses compétences. L'Etat prend les siennes et la loi met à sa charge des obligations puisque c'est lui qui aura à établir les différents plans et il lui appartiendra de vérifier si les objectifs prévus sont atteints. Mais, on ne peut pas partir du principe que l'Etat sera responsable de la prévention que les entreprises, ou les pays voisins mettront en œuvre. Cela n'est pas sérieux !

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

**M. Jean-Pierre Brard.** Ce qui n'est pas sérieux, madame le ministre, c'est de faire un projet de loi sans se doter des moyens correspondants.

Quant à votre exemple, je le trouve fort opportun. Effectivement, la pollution ne connaît pas de frontières. Rappelez-vous Tchernobyl. Certes, ce n'est pas le gouvernement français qui était responsable de Tchernobyl, et pour cause. En revanche, il a pris la responsabilité extrêmement grave de faire croire que la France n'était pas concernée et que le nuage radioactif, obéissant au doigt et à l'œil aux fantasmes du professeur Pellerin, avait longé les frontières sans survoler le territoire national !

Il y a donc une vraie responsabilité de l'Etat – qui apparaît d'ailleurs dans d'autres domaines, je pense à l'affaire de la vache folle. Même si l'Etat n'est pas responsable à la source, il a une responsabilité ensuite dans l'intervention. Voilà pourquoi votre argumentation concernant les entreprises ne me convainc pas davantage. Les gouvernements sont beaucoup trop gentils avec les pollueurs qui, pour l'instant et contrairement à la logique, ne sont toujours pas les payeurs. Si l'Etat était déclaré responsable, peut-être se sentirait-il plus incité à prendre les mesures de contrainte nécessaires pour protéger la santé des citoyens.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Monsieur Brard, je suis d'accord avec vous en ce qui concerne la responsabilité de l'Etat en matière d'information : elle est d'ailleurs inscrite à l'article 4.

**M. Jean-Pierre Brard.** Annoncer « demain, nous sommes tous morts », ça ne suffit pas !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 86. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** M. Bataille, Mme Royal, MM. Destot, Le Deaut, Ducout, et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement n° 74, ainsi rédigé :

« Dans la troisième phrase du premier alinéa de l'article 3, après les mots : "du conseil supérieur de l'hygiène publique de France", insérer les mots : "et du conseil supérieur des installations classées". »

La parole est à M. Christian Bataille.

**M. Christian Bataille.** Cet amendement, qui complète la rédaction initiale, n'appelle pas de commentaire particulier.

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

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

L'article 3 définit les objectifs de qualité de l'air, les valeurs limites et les seuils d'alerte de pollution atmosphérique aux plans sanitaire et environnemental. Autant consulter le Conseil supérieur d'hygiène publique nous apparaît nécessaire pour définir ces seuils sanitaires, autant consulter un conseil spécialisé dans les émissions de pollution d'une catégorie de pollueurs parmi d'autres n'a rien pour convaincre. S'agissant d'un problème d'hygiène, de seuil de pollution supportable pour la santé et l'environnement, seule la consultation du conseil supérieur d'hygiène se justifie.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Défavorable, exactement pour les mêmes raisons que celles qui viennent d'être parfaitement exposées par M. le rapporteur.

**M. le président.** Monsieur Bataille, maintenez-vous l'amendement n° 74 ?

**M. Christian Bataille.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 74. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques n°s 14 et 3.

L'amendement n° 14 est présenté par M. Vernier, rapporteur ; l'amendement n° 3 est présenté par M. Albertini.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer le septième alinéa de l'article 3. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 14.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Le Sénat a prévu que les pollens devaient figurer parmi les substances surveillées. L'idée est sympathique car les pollens peuvent effectivement constituer une source d'atteinte à la santé, notamment en cas d'allergie.

La commission s'est opposée à la disposition du Sénat pour deux raisons. D'une part, parce qu'elle est incompatible avec la définition de la pollution atmosphérique donnée à l'article 2 : « constitue une pollution atmosphérique... l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos... » Or, les pollens ne sont pas introduits par l'homme.

**M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges.** Pas encore ! (*Sourires.*)

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** D'autre part, parce que la loi ne précise pas toutes les substances polluantes qui vont être surveillées. Elle renvoie à un décret. Dès lors, pourquoi faire un sort particulier aux pollens ?

La commission a donc proposé de supprimer toute allusion aux pollens dans l'article 3.

**M. le président.** La parole est à M. Patrick Trémège pour soutenir l'amendement n° 3.

**M. Patrick Trémège.** Je n'ai rien à ajouter aux propos de M. le rapporteur.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 14 et 3 ?

**Mme le ministre de l'environnement.** Avis favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 14 et 3.

(*Ces amendements sont adoptés.*)

**M. le président.** M. Trémège a présenté un amendement, n° 118, ainsi rédigé :

« Après le neuvième alinéa de l'article 3, insérer l'alinéa suivant :

« Dans chaque région, et dans la collectivité territoriale de Corse, l'autorité compétente constitue, en vue d'assurer une surveillance polyvalente de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et l'environnement et une information complète et objective de la population sur l'ensemble de ces aspects, un organisme spécialisé regroupant notamment les organismes agréés visés ci-après ainsi que des représentants des collectivités territoriales, des représentants des usagers et des représentants des associations de protection de l'environnement, des associations agréées de protection de la santé et des associations de consommateurs. Cet organisme publie chaque année un rapport sur la qualité de l'air et la santé présentant, notamment, l'ensemble des mesures adoptées par les autorités compétentes et les résultats obtenus. »

La parole est à M. Patrick Trémège.

**M. Patrick Trémège.** Cet amendement est très important. La prévention de la pollution de l'air, je l'ai dit hier, passe essentiellement par la surveillance et l'information. Connaître le problème pour s'y attaquer : tel est le point de départ de toute action de lutte contre la pollution, dont l'enjeu majeur reste la santé.

Dans ces conditions, il paraît indispensable de mettre en place un organisme permanent qui permettra à tous les partenaires – scientifiques, industriels, représentants d'associations, du grand public, élus locaux – liés de près ou de loin à la problématique de la pollution, de se rencontrer et de discuter.

**M. Michel Meylan.** Très bien !

**M. Patrick Trémège.** Après avoir identifié les pollutions, il convient de pouvoir agir. Or quand l'ensemble des intervenants pourront-ils en parler ? Comment seront arrêtées les données fondamentales qui permettront d'engager un authentique travail pour limiter la pollution ?

Madame le ministre, en règle générale, je considère qu'il y a trop d'organismes dans notre pays. Mais en l'occurrence, la pollution étant par essence un phénomène évolutif, j'ai le sentiment que le Gouvernement s'honorait à mettre en place une structure de débat. Les chimistes, les physiciens, les industriels doivent pouvoir se rencontrer pour trouver des solutions aux problèmes que cette loi nous permettra précisément d'identifier.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** J'adhère à vos propos, monsieur Trémège, mais je ne vois pas bien le rapport avec votre amendement.

Le conseil national pour la qualité de l'air, dont Mme le ministre vient d'annoncer la création, répond déjà à votre préoccupation. Ce sera l'instance de débat

que vous réclamez. Quant à votre proposition de créer dans chaque département un organisme spécialisé en vue d'assurer la surveillance de la qualité de l'air et de fournir ainsi une information complète à la population, elle est déjà prise en compte par le texte qui a prévu l'instauration d'organismes agréés destinés à surveiller la qualité de l'air, ses effets et à informer ensuite la population en publiant les résultats des mesures.

Votre amendement est entièrement couvert par le projet. La composition de l'organisme spécialisé que vous préconisez est exactement la même que celle des organismes agréés, prévue à l'article 3, alinéa 9. Vous voulez associer des représentants des collectivités territoriales ? C'est prévu. Des représentants des usagers ? C'est prévu. Des représentants des associations de protection de l'environnement ? C'est aussi prévu.

Votre amendement fait double emploi.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Je partage tout à fait le point de vue de M. le rapporteur. Au niveau national, c'est le conseil national de l'air qui sera en charge de la mission de surveillance. Au niveau régional et comme le précise l'alinéa 9 de l'article 3, la mission sera confiée à des organismes agréés. La composition de ces organismes ainsi que l'objet de leur mission sont exactement les mêmes que ceux que vous proposez.

Cela dit, monsieur le député, lorsque sera précisée la mission exacte des associations, je veillerai, dans la rédaction du décret d'application, à y conforter la notion de débat au niveau régional. Créer un organisme supplémentaire ne paraît donc vraiment pas nécessaire.

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

**M. Patrick Trémège.** Je me suis probablement mal exprimé lorsque j'ai défendu l'amendement n° 118. Comment le conseil de surveillance de l'air pourra-t-il débattre des implications sur la santé ? Quelle sera l'autorité compétente ? Madame le ministre, vous avez dit hier qu'en la matière on entendait tout et n'importe quoi. Il va bien falloir qu'un dialogue s'instaure avec les autorités de santé pour démêler le vrai du faux. De même, comment peut-on envisager de ne pas discuter avec les industriels ?

A vous entendre, madame le ministre, les associations de surveillance devront remplir tous les rôles. Mais assurer la surveillance sera déjà bien lourd, je le sais pour être partenaire de l'un des plus gros laboratoires de France, Airparif.

Je suis convaincu qu'il faut prévoir un organisme, au sein duquel on pourra débattre très ouvertement. Ce débat passionne les Français. Ils nous demandent d'être informés non seulement sur ce qui se passe mais également sur ce qui va être décidé. Or cette exigence n'est pas prise en compte dans la création des associations de surveillance.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Albertini.

**M. Pierre Albertini.** Il y a dans le souhait de notre collègue une idée forte qu'il serait un petit peu dommage d'évacuer sous le prétexte, juste, qu'il ne faut pas créer un organisme de plus. C'est vrai, l'administration est souvent atteinte de la maladie de Parkinson quand il s'agit de créer des organismes : il y a plus souvent foisonnement que concentration sur le même objectif.

Je retiens de son idée l'association beaucoup plus étroite sur le plan sanitaire, par exemple, d'organismes comme les observatoires régionaux de la santé qui existent

déjà. Cette possibilité n'est pas expressément prévue dans la formulation du dixième alinéa. Il serait donc bon, quelle que soit la solution technique – organismes ou pas – de mieux articuler les missions techniques de surveillance de l'air et l'organisation d'une véritable information, au moyen d'un débat préalable sur l'impact sanitaire. Si on veut éviter de provoquer une psychose et de laisser circuler des informations fantaisistes et erronées, il faut trouver un lieu qui permette ce débat.

Sans plaider pour les observatoires régionaux de la santé, je tiens à signaler qu'ils existent. On pourrait, dans un texte d'application, les associer assez étroitement à ce débat dont l'idée me paraît capitale.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Comme vient de le dire M. Pierre-Albert Albertini, nous sommes tous sensibles au fait que, une fois les mesures prises, la population doit être informée de leurs résultats, d'une part, et de leur effet sur la santé et sur l'environnement, d'autre part. Que des spécialistes de la santé puissent être présents dans l'organe qui va informer la population paraît très souhaitable. Mais le texte actuel de l'article 3 ne l'empêche nullement ! On peut inclure dans le conseil d'administration des représentants d'organes de surveillance et d'information, des représentants d'associations et des personnalités qualifiées. Ce n'est peut-être pas le cas actuellement, mais cela peut l'être demain ; si on le veut, on peut ajouter des responsables de la santé.

J'appelle sincèrement l'attention de l'Assemblée sur le fait que, si elle adopte cet amendement, elle risque de déstabiliser toute l'architecture de la loi. On ne peut pas adopter un article qui crée des organismes agréés de surveillance, un autre qui les charge de l'information et adopter un amendement qui prévoit exactement la même chose en changeant un ou deux mots, au point de rendre le texte contradictoire.

Relisez l'amendement : « Dans chaque région[...] en vue d'assurer une surveillance polyvalente » – c'est déjà couvert – « de la qualité de l'air[...] et une information complète et objective de la population » – c'est déjà couvert. Si nous adoptons cet amendement, l'article comporterait deux alinéas en contradiction complète.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Non seulement on va charger deux organismes de faire la même chose, avec tous les risques de ce système – risque que rien ne fonctionne –, mais au cours des différentes lectures devant l'Assemblée et devant le Sénat, la compétence des organismes créés a déjà été étendue à l'analyse de la surveillance et à l'analyse des effets sur la santé. J'appelle, en outre, votre attention sur le fait que le dispositif de surveillance vise la qualité de l'air et ses effets sur la santé et sur l'environnement.

Enfin, comme M. le rapporteur vient de le dire, on peut inclure parmi les personnes qualifiées des médecins. J'ai indiqué au Sénat, et je le répète devant l'Assemblée nationale : pour procéder à cette analyse sur les effets, pour en déterminer les paramètres, pour prendre connaissance et discuter des études épidémiologiques, il faudra nécessairement une coopération étroite entre ces associations et les organismes existants. On parlait des observatoires de la santé, on peut parler aussi des universités, notamment des facultés de médecine.

Je ne suis donc pas du tout favorable à la création d'un nouvel organisme. En revanche, je suis tout à fait prête, lors de la rédaction des décrets d'application, à préciser les personnalités qualifiées et la coopération nécessaire avec les organismes existants en matière de santé.

Je suis donc défavorable à l'adoption de cet amendement.

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

**M. Patrick Trémège.** Je ne sais plus bien comment m'expliquer !

Par exemple, la ville de Paris dispose d'un laboratoire parfaitement équipé dont le rôle est de recueillir des données, des informations et de les communiquer au grand public.

**M. Michel Meylan.** Tout à fait !

**M. Patrick Trémège.** Cette loi envisage, pour le reste de la France, ce qui existe à Paris. C'est très bien !

**M. Jean-Pierre Brard.** Paris est toujours exemplaire ! Même dans le pire... (*Sourires.*)

**M. Patrick Trémège.** Madame le ministre, maintenant vous annoncez que vous allez modifier le cadre de cette association dans les décrets d'application. Ce n'est justement pas ça que je vous demande !

**Mme le ministre de l'environnement.** C'est déjà fait !

**M. Patrick Trémège.** Les laboratoires dont je parle ont pour vocation de recueillir des données et de faire de l'information. Après – car il ne faut pas tout mélanger – il est nécessaire que des personnes se rencontrent et discutent tranquillement en fonction des données fournies par les facultés de médecine, par les laboratoires, par les industriels, par les chimistes, par les consommateurs, par les sociologues, par les urbanistes, dans chaque région, sur l'environnement. Il ne s'agit surtout pas de les intégrer ; ce n'est justement pas ça qu'on vous demande, je le répète.

**M. Michel Meylan.** C'est différent !

**M. Patrick Trémège.** Il s'agit de profiter de l'occasion pour nourrir un débat dans l'ensemble des régions françaises. Tout cela me semble assez facile à comprendre !

**M. Michel Meylan.** C'est le bon sens !

**M. Patrick Trémège.** Nous avons pris cette initiative dans la capitale au sein de la commission Aigrin, composée de personnalités scientifiques, de représentants des laboratoires de surveillance, d'industriels, qui sont en mesure d'ouvrir de façon régulière, un grand débat sur l'environnement.

Je comprends mal que le ministre de l'environnement s'arc-boute sur une telle idée. Au contraire, madame, je vous propose d'organiser dans les régions de France, régulièrement, des grands débats, des grands forums, sur la problématique de l'environnement. Ils ne pourront pas avoir lieu dans le cadre des associations, sinon il y en aura 800 ! Il faut ouvrir les portes. Les gens nous demandent de l'information. Il faut la leur donner ! Faisons leur comprendre qu'on se préoccupe de leurs problèmes !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 118.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** M. Trémège a présenté un amendement, n° 97, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du dixième alinéa de l'article 3, substituer aux mots : "cette surveillance", les mots : "de la surveillance métrologique de la qualité de l'air et de sa prévision". »

La parole est à M. Patrick Trémège.

**M. Patrick Trémège.** Cet amendement se situe dans la droite ligne du précédent. Il s'agit de distinguer les missions techniques de surveillance et de prévision de la qualité métrologique de l'air, confiées aux réseaux de surveillance, des missions plus élargies d'information générale sur la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et l'environnement, qu'il convient de confier à des organismes regroupant l'ensemble des compétences spécialisées.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** La commission a rejeté cet amendement pour toutes les raisons évoquées précédemment.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Le Gouvernement n'y est pas favorable non plus pour les mêmes raisons.

Monsieur Trémège, le ministre de l'environnement ne peut évidemment qu'être favorable à un débat sur l'environnement, mais pas dans un système qui remette en cause l'équilibre trouvé par la loi. Il s'agit d'un problème non pas de fond, mais de procédure.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 97. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 15, ainsi rédigé :

« Supprimer le dernier alinéa de l'article 3. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Le Sénat a souhaité préciser que les agréments délivrés aux laboratoires pour les mesures seraient les mêmes que ceux qui sont prévus par la loi de 1976 pour les installations classées. Malheureusement, on ne trouve nulle part dans cette loi ni le mot ni même la notion d'agrément. Ils ne figurent que dans le décret d'application de 1977.

Il est, nous semble-t-il, de bonne technique législative de préciser dans le futur décret d'application qu'il y a cohérence entre les agréments de cette loi et celles de la loi sur les installations classées.

**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 sur ce point.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 15. (*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 3, modifié par les amendements adoptés.

(*L'article 3, ainsi modifié, est adopté.*)

#### Article 4

**M. le président.** « Art. 4. – Le droit à l'information sur la qualité de l'air et ses effets sur la santé et l'environnement est reconnu à chacun sur l'ensemble du territoire. L'État est le garant de l'exercice de ce droit, de la fiabilité de l'information et de sa diffusion. Ce droit s'exerce selon les modalités définies au présent article.

« Sans préjudice des dispositions de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, les résultats d'études épidémiologiques liées à la pollution atmosphérique, les résultats d'études sur l'environnement liées à la pollution atmosphérique ainsi que les informations et prévisions relatives à la surveillance de la qualité de l'air, aux émissions dans l'atmosphère et aux consommations d'énergie font l'objet d'une publication périodique qui peut être confiée, pour leur zone de compétence, aux organismes agréés mentionnés à l'article 3.

« L'État publie chaque année un inventaire des émissions des substances polluantes et un inventaire des consommations d'énergie. Il publie également un rapport sur la qualité de l'air, son évolution possible et ses effets sur la santé et l'environnement. L'inventaire des émissions des substances polluantes et le rapport sur la qualité de l'air, son évolution possible et ses effets sur la santé et l'environnement sont soumis à l'avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France.

« Lorsque les objectifs de qualité de l'air ne sont pas atteints ou lorsque les seuils d'alerte et valeurs limites mentionnés à l'article 3 sont dépassés ou risquent de l'être, le public en est immédiatement informé par l'autorité administrative compétente. Cette information porte également sur les valeurs mesurées, les conseils aux populations concernées et les dispositions réglementaires arrêtées. L'autorité administrative compétente peut déléguer la mise en œuvre de cette information aux organismes agréés prévus à l'article 3. »

M. Patrick Trémège a présenté un amendement n° 98 ainsi rédigé :

« A la fin du deuxième alinéa de l'article 4, substituer au mot : "agréés", le mot : "spécialisés". »

La parole est à M. Patrick Trémège.

**M. Patrick Trémège.** Il s'agit d'un amendement de cohérence avec les amendements que j'ai proposés à l'article 3.

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

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

L'Assemblée a adopté à l'article 3 l'amendement de M. Patrick Trémège où il est question d'organismes spécialisés et non plus d'organismes agréés. Si l'amendement défendu maintenant est un amendement de cohérence, c'est grave ! Nous tenons à ce que les organismes soient non seulement spécialisés, mais agréés par l'État.

**M. François-Michel Gonnot, président de la commission.** C'est évident !

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

**Mme le ministre de l'environnement.** La remarque de M. le rapporteur est essentielle. Nous sommes dans un domaine particulièrement sensible. Vous l'avez du reste, vous-même reconnu, monsieur le député. Nous ne pouvons pas nous contenter d'organismes spécialisés. Ce sont bien des organismes agréés qu'il faut mettre en place.

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

**M. Christian Bataille.** Je rejoins l'analyse de M. le rapporteur sur ce point.

Le mot « spécialisé » est vague, creux et dangereux. Il existe, dans le domaine du contrôle des déchets ou autres, phénotype d'organismes plus ou moins sérieux qui s'inti-

tulent, souvent sous des appellations pseudoscientifiques, organismes de contrôle. Par conséquent, il y a une limite à fixer dans la loi et le mot « agréé » me paraît infiniment mieux adapté.

**M. François-Michel Gonnot, président de la commission.** Tout à fait !

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Bien sûr !

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

**M. Jean-Pierre Brard.** Je partage moi aussi l'avis du rapporteur et je suis donc tout à fait opposé à cet amendement.

Méfions-nous d'une sorte de perversion sémantique qui fait son chemin dans cette assemblée. On a vu « équité » remplacer « égalité », « proportionnalité » remplacer « progressivité » : et maintenant « spécialisé » remplacer « agréé » ! Ce n'est évidemment pas du tout la même chose.

Pour ma part je déplore d'adoption de l'amendement n° 118. Pour parler clair, nous sommes confrontés, en l'occurrence, au *lobbying* de la ville de Paris, qui veut s'exonérer de ses obligations. Il n'y a déjà pas grand-chose à mon avis dans ce texte et si nous suivions la proposition de notre collègue M. Trémège, grâce aux institutions qu'il souhaite mettre en place et dont la qualité serait évanescence et aléatoire, nous élaborerions une loi « à géométrie variable » appliquée, ici ou là, selon le bon vouloir des édiles locaux alors que, pour toutes les raisons avancées jusqu'à présent, ils ne peuvent pas être seuls compétents en matière de lutte contre la pollution.

D'une certaine manière, la ville de Paris veut s'exonérer des contraintes de la loi qui doit être votée dans le sens de l'intérêt général et mettre ceux qui pourraient témoigner de la mauvaise qualité de l'air sous contrôle – au lieu de mettre la pollution sous contrôle. Il s'agit pour la ville de Paris d'avoir en quelque sorte des témoins qui seraient subordonnés à la ville de Paris, pour ne pas dire subornés par la ville de Paris. Cet amendement est évidemment inacceptable.

Moi qui suis maire d'une ville de banlieue, je ne veux pas que sa population supporte les conséquences d'une politique irresponsable de la ville de Paris.

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

**M. Patrick Trémège.** A la lumière des propos de mes collègues, je retire cet amendement.

**M. Jean-Pierre Brard.** Touché ! Coulé ! (*Sourires.*)

**M. Patrick Trémège.** M. Brard ne m'a sûrement pas bien compris.

**M. Jean-Pierre Brard.** Oh, si !

**M. Patrick Trémège.** Il s'agit exactement du contraire. Les élus ne sont pas là pour décider si la qualité de l'air est bonne ou pas. Ce débat, auquel je ne me mêle pas, relève des scientifiques.

**M. Jean-Pierre Brard.** Que vous choisirez !

**M. Patrick Trémège.** Mais non ! Je laisse l'Assemblée libre du choix.

Pour lutter contre la pollution, encore faut-il connaître son origine et les systèmes dont on dispose. Aujourd'hui, vous ne le savez pas scientifiquement dans votre ville, monsieur Brard. En tout cas, moi je l'ignore.

C'est pourquoi je suis demandeur des conseils de spécialistes. Je leur demande de bien vouloir me faire un bilan afin que, moi, de par mes responsabilités devant la population parisienne, je puisse prendre des mesures efficaces contre la pollution.

Dans quel cénacle, monsieur Brard, allez-vous trouver des associations de consommateurs qui pourront avoir, à temps égal, la parole sur le problème global de la pollution? Le procès d'intention intenté ici est tout à fait regrettable.

**M. le président.** Le débat est clos puisque l'amendement n° 98 est retiré.

Mme Royal, MM. Bataille, Destot, Le Déaut, Ducout et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 75, ainsi rédigé :

« Compléter la dernière phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article 4 par les mots : "et du conseil supérieur des installations classées". »

La parole est à M. Christian Bataille.

**M. Christian Bataille.** Cet amendement est identique à celui que j'ai tout à l'heure présenté.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Tout le monde insiste ici sur la nécessaire rapidité de l'information, sur l'inventaire des émissions polluantes, qui doit être vite publié.

Quant aux conséquences de la pollution sur la santé et sur l'environnement, j'ai dit que le conseil supérieur d'hygiène publique était plus à même de les apprécier qu'un conseil spécialisé sur l'émission de substances polluantes.

Pour ces raisons, la commission a plutôt rejeté cet amendement. (*Sourires.*)

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Le Gouvernement n'est pas favorable pour les raisons qui viennent d'être exposées par M. le rapporteur.

**M. le président.** Monsieur Bataille, maintenez-vous votre amendement ?

**M. Christian Bataille.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 75. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** M. Sarre a présenté un amendement, n° 11 rectifié, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 4 par les deux alinéas suivants :

« L'information et les conseils adressés aux populations concernées tiennent compte des conséquences prévisibles et des risques potentiels pour la santé liés à l'exposition aux polluants. La teneur et le contenu des messages sont définis conformément aux recommandations préétablies par le conseil supérieur d'hygiène publique de France.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article. »

La parole est à M. Georges Sarre.

**M. Georges Sarre.** Cet amendement tend à préciser le contenu de l'article 4 en instituant une procédure adaptée d'information et d'alerte à la pollution atmosphérique lors des périodes de pic de pollution qui sont dus, chacun le sait, à la circulation automobile.

Il me paraît indispensable, dans le cadre de ces procédures d'information et de conseils aux populations, de confier à un organisme compétent en matière de santé la définition des messages et des conseils à adresser aux populations, en l'occurrence le conseil supérieur d'hygiène

publique de France. Par exemple, les messages à adresser aux populations déjà fragilisées par une pathologie ORL ou des voies respiratoires, doivent être élaborés par des spécialistes des conséquences de la pollution atmosphérique sur la santé.

J'ai en effet observé que si beaucoup de choses sont dites, certaines sont complètement absurdes, d'autres totalement démesurées et d'autres encore insuffisantes. L'adoption de mon amendement permettrait de faire diffuser des messages qui correspondraient exactement à la réalité de la situation.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** La commission a rejeté cet amendement, non qu'elle ne soit pas d'accord avec tout ce que vient de dire Georges Sarre, mais parce qu'elle considère que le texte actuel est suffisant.

Certains organismes agréés sont chargés de l'information. Quant au conseil supérieur d'hygiène publique de France, il est associé à l'élaboration de toutes les procédures. Ainsi, à plusieurs reprises, ce que M. Sarre souhaite a déjà été garanti.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Le Gouvernement partage la position de M. le rapporteur.

Monsieur Sarre, je ne crois pas qu'il faille limiter l'information aux cas de pointes de pollution. La rédaction adoptée par le Sénat en ce qui concerne l'information immédiate du public en cas de risque de dépassement des seuils de pollution me paraît même aller plus loin que celle que vous proposez.

Le texte actuel me paraît répondre tout à fait aux objectifs que vous avez exposés et auxquels je souscris totalement.

**M. le président.** La parole est à M. Georges Sarre.

**M. Georges Sarre.** Ainsi, madame le ministre, monsieur le rapporteur, nous serions d'accord sur les objectifs, mais nous divergerions sur la lecture du texte ?

Comme je l'ai dit hier, ce projet de loi présente une faiblesse considérable : il n'est jamais précis et ne définit pas les moyens.

Aucune indication n'y figure permettant aux préfets de prendre des dispositions pratiques pour limiter ou interdire la circulation. Je vous le demande, madame le ministre, de quelles instructions gouvernementales dispose le préfet de police d'Ile-de-France ?

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

**M. Georges Sarre.** Des décrets existent. Je pense à celui de 1991, qui n'est jamais utilisé. Eh bien, cette loi ne servira à rien non plus si sa rédaction n'est pas suffisamment concrète.

Voilà pourquoi, madame le ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, je vous demande de préciser les modalités de la procédure d'information et d'alerte. Les messages élaborés par le conseil supérieur d'hygiène publique de France auraient, avec ce que je propose, le mérite d'être clairs et pertinents.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Monsieur Sarre, c'est précisément parce que le décret de 1991 rend simplement facultatives les restrictions de circulation que le Gouvernement a souhaité que la loi rende obligatoires, en cas de pics de pollution, les interdictions de circulation. C'est exactement ce qui figure dans ce projet de loi.

Quant à l'article 4 actuellement en discussion, dans sa rédaction actuelle, il répond parfaitement et avec les précisions nécessaires aux objectifs que vous avez vous-même déterminés.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 11 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 4.

*(L'article 4 est adopté.)*

### Article 7

**M. le président.** « Art. 7. – Le comité régional de l'environnement, les conseils départementaux d'hygiène et les représentants des organismes agréés prévus à l'article 3 sont associés à l'élaboration du plan régional pour la qualité de l'air.

« Le projet de plan est mis à la disposition du public pour consultation. Il est transmis pour avis aux conseils municipaux des communes où il existe un plan de déplacements urbains ou un plan de protection de l'atmosphère, ainsi qu'aux autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains et aux conseils généraux. Après modifications éventuelles afin de tenir compte des observations du public et des avis des collectivités consultées, il est arrêté par le préfet après avis du conseil régional ou, en Corse, de l'assemblée de Corse.

« Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé, le cas échéant, si les objectifs de qualité de l'air n'ont pas été atteints.

« Le plan est alors modifié en fonction des éléments objectifs du bilan quinquennal et de l'actualisation des données scientifiques et sanitaires.

« En région d'Ile-de-France, le maire de Paris est associé à l'élaboration et à la révision du plan. »

M. Trémège a présenté un amendement, n° 99, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 7, après les mots : "les représentants", insérer les mots : "de l'organisme spécialisé et". »

La parole est à M. Pierre Albertini, pour soutenir cet amendement.

**M. Jean-Pierre Brard.** C'est de l'acharnement !

**M. Pierre Albertini.** M. Trémège m'a demandé de préciser qu'il retirait son amendement, conformément à ce qu'il a indiqué il y a quelques instants.

**M. Jean-Pierre Brard.** Il a enfin tout compris !

**M. le président.** L'amendement n° 99 est retiré.

Je mets aux voix l'article 7.

*(L'article 7 est adopté.)*

### Après l'article 7

**M. le président.** M. Brard et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un amendement, n° 92, ainsi rédigé :

« Après l'article 7, insérer l'article suivant :

« Il est créé dans chaque région une agence de l'intermodalité dont la mission est l'organisation de la complémentarité entre modes de transports en lien avec les opérateurs concernés.

« Elles sont administrées conjointement par l'Etat, les collectivités territoriales et les représentants des usagers.

« Elles sont obligatoirement consultées sur le plan de déplacement urbain et coordonnent leur mise en œuvre. »

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

**M. Jean-Pierre Brard.** Madame le ministre, la discussion dans notre hémicycle n'est pas complètement inutile. Tout à l'heure, un amendement fort « polluant » a été adopté par inadvertance. Mais la vérité a été dite, le nuage de fumée, répandu à dessein, s'est dissipé. Et son auteur ne défend plus ses amendements ! Non seulement il ne les défend plus, mais il a disparu. C'est d'ailleurs une excellente chose car s'il devait être là uniquement...

**M. Pierre Albertini.** Monsieur Brard, vous exagérez ! *(Sourires.)*

**M. Jean-Pierre Brard.** Monsieur Albertini, je ne vous demande pas de partager mon point de vue, ce que vous faites d'ailleurs rarement. *(Sourires.)* Seulement, permettez-moi d'avoir le mien et de le défendre.

**M. Pierre Albertini.** Absolument !

**M. Jean-Pierre Brard.** Mais je vois qu'il suffit d'invoquer M. Trémège pour qu'il revienne dans l'hémicycle ! *(Sourires.)*

J'en viens à mon amendement. Dans sa forme actuelle, le projet de loi ne prévoit pas une gestion coordonnée des différents modes de transport. La structure verticale de la politique des transports n'est nullement remise en cause. On connaît pourtant les conséquences d'une telle politique : la prédominance absolue du transport routier sur les autres modes.

Créer une agence de l'intermodalité dans chaque région permettrait de rétablir un équilibre qui, seul, pourra réduire la pollution atmosphérique. Cette agence aurait pour mission de coordonner les différents modes de transport en fonction de leur coût réel, de leur efficacité économique et sociale. Enfin, notre proposition présente l'avantage, madame le ministre, et je suis sûr que vous en serez fort aise, de ne rien coûter.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** La commission a repoussé l'amendement. D'abord, la création d'une agence régionale de l'intermodalité des transports dans chaque région – soit plus de vingt-cinq – serait forcément coûteuse.

Sur le fond, nous avons été plusieurs à souligner hier qu'un vrai débat devrait sans doute être organisé dans ce pays : d'une part pour favoriser un meilleur équilibre entre le transport ferroviaire, le transport par voie d'eau et le transport routier de marchandises ; d'autre part pour promouvoir ce que l'on appelle l'intermodalité – aussi bien d'ailleurs pour le transport des marchandises que pour le transport des personnes.

La commission, en tout cas, n'a pas estimé que la création de ces nombreuses agences régionales ferait avancer le débat sur l'intermodalité.

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

**M. le ministre de l'environnement.** Monsieur le député, le Gouvernement n'est pas favorable à cet amendement, exactement pour les mêmes raisons que celles exprimées par M. le rapporteur.

Je l'ai dit très clairement hier dans mon propos introductif, il y a plusieurs questions à poser en termes d'infrastructures. Vous connaissez mon opinion à ce sujet.

Mais je ne crois pas que ce soit en multipliant les organismes que nous parviendrons à faire suffisamment évoluer les mentalités en la matière.

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

**M. Patrick Trémège.** Si M. Brard ne siégeait pas dans des bancs éloignés, j'irais volontiers lui serrer la main : il reprend exactement le principe que j'énonçais tout à l'heure !

**M. Jean-Pierre Brard.** C'est l'hommage du vice à la vertu ? (*Sourires.*)

**M. Patrick Trémège.** Monsieur Brard, que vous proposez de créer une commission supplémentaire. Pourtant, tout à l'heure, vous disiez qu'il y en avait beaucoup trop.

Vous auriez dû soutenir mon amendement tendant à créer une commission régionale de la qualité de l'air, au sein de laquelle le premier débat que nous aurions pu organiser aurait été celui de l'intermodalité. Tous ensemble, élus, représentants d'associations, spécialistes des transports, nous aurions pu y débattre utilement d'une question qui a, en effet, une incidence sur la qualité de l'air. Monsieur Brard, vous venez de donner la preuve de l'intérêt qu'avait cette commission !

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

**M. Christian Bataille.** Monsieur le président, je veux apporter le soutien de mon groupe à cet amendement – comme M. Trémège, si j'ai bien compris. (*Sourires.*)

Tout ce qui permettra de sortir de la culture unique de l'automobile est bon. Orn madame le ministre, malgré vos déclarations d'intentions, ce projet ne le permet que très faiblement et très timidement.

Dans mon intervention, hier, j'ai mis l'accent sur la nécessité de renforcer la coordination rail-route et de substituer progressivement d'autres modes de transport à l'automobile ou aux modes de transport polluants qui utilisent essence, mazout ou autres carburants.

L'initiative présente me paraît donc avoir un intérêt indiscutable.

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

**M. Jean-Pierre Brard.** Je comprends bien, monsieur Trémège, que vous vouliez faire oublier le contenu « intrinsèquement pervers », comme on dit au Vatican, de vos amendements précédents. Mais je ne suis pas sûr que nous ayons vraiment la même conception du « tous ensemble » ! Cela mériterait, en soi, tout un séminaire ! Quoi qu'il en soit, ce que je propose n'a rien à voir avec ce que vous proposez. Je suggère une réflexion coordonnée sur les différents modes de transport.

Madame le ministre, j'ai écouté votre réponse. Si j'ai bien compris, vous approuvez l'esprit de mon amendement, mais vous êtes d'une prudence telle que vous doutez des potentialités de réalisation de ma démarche.

Je tiens à maintenir l'amendement n° 92, mais je souhaiterais qu'à défaut de le soutenir, vous nous précisiez les initiatives que vous pourriez prendre pour associer, en particulier, les élus à l'étude de l'importante question de l'intermodalité dans les régions et en Ile-de-France.

En Ile-de-France, des progrès s'imposent. Je pense à la coordination métro, autobus, autocars et tramways, sans oublier le covoiturage, les systèmes VIP et les véhicules électriques.

Si vous ne voulez pas que cela figure dans la loi, ouvrez au moins une fenêtre, si j'ose dire, pour que des initiatives soient prises, que vous pourriez soutenir. Je ne verrais aucun inconvénient, d'ailleurs, à ce que vous les preniez vous-même.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Albertini.

**M. Pierre Albertini.** Je tiens à prévenir l'anathème que M. Brard va encore prononcer. Je reconnais qu'en la matière, il a une forte expérience.

**M. Jean-Pierre Brard.** Mais moi, je n'excommunie pas !

**M. Pierre Albertini.** Sur l'intermodalité et l'organisation d'un débat, nous sommes tous d'accord. Mme le ministre l'a précisé. La question est plutôt de savoir quel est le moyen le plus pertinent, le plus efficace, non seulement d'organiser cette réflexion, mais, ce qui est beaucoup plus important, de mettre concrètement en œuvre des solutions répondant à l'ampleur des problèmes.

Je ne crois pas, très franchement, qu'une agence régionale offre toute garantie d'efficacité. Je serai personnellement beaucoup plus attaché à ce qu'un débat ait lieu au niveau national puis que concrètement, à l'échelon local, les plans de déplacements urbains organisent cette complémentarité entre les différents modes de transport.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Tout à fait !

**M. Pierre Albertini.** Une chose est de réfléchir, une autre d'agir. Et pour agir, il faut disposer d'instruments. L'intermodalité est certainement une manière de réduire la pollution atmosphérique et d'offrir, notamment à nos villes, une qualité de l'air plus conforme aux aspirations de nos concitoyens en matière de santé. Les instruments dont nous disposons, ce sont les plans de déplacements urbains dont les missions ont été approfondies, renforcées et étendues. La loi répond ainsi largement aux préoccupations de M. Brard.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** M. Brard, premièrement, les assises nationales du développement durable vont se tenir à la fin de l'année. A cette occasion, la question des transports sera très clairement posée. Ce débat n'aura pas lieu devant la représentation nationale, mais devant nombre de représentants de la société française, au sens le plus large du terme.

Deuxièmement, je suis tout à fait prête, dans le cadre du travail qui va être entrepris par le groupe de concertation pour préparer les décrets d'application, à examiner concrètement – par exemple au niveau des plans de déplacements urbains ainsi que vient de le proposer M. Albertini – comment développer cette intermodalité. J'en suis tout à fait partisane, comme je l'ai dit de très nombreuses reprises. C'est un combat de très longue haleine qu'il nous convient de mener pour renforcer le rail.

Cette loi nous donne pour les zones urbaines des instruments puissants. L'étape suivante devra porter sur le développement des transports interurbains, mais nous disposons déjà de pistes. Et je suis prête, dans le cadre des décrets d'application, à aller aussi loin que possible.

**M. le président.** Monsieur Brard, maintenez-vous votre amendement ?

**M. Jean-Pierre Brard.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 92. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

## Article 9

**M. le président.** « Art. 9. – I. – Dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ainsi que dans les zones où, dans des conditions précisées par décret en

Conseil d'État, les valeurs limites mentionnées à l'article 3 sont dépassées, le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère, compatible avec les orientations du plan régional de la qualité de l'air s'il existe.

« II. – Le projet de plan est, après avis du comité régional de l'environnement et des conseils départementaux d'hygiène concernés, soumis, pour avis, aux conseils municipaux et, lorsqu'ils existent, aux organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale intéressés. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Il est ensuite soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

« III. – Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est arrêté par le préfet.

« IV. – Pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, les plans de protection de l'atmosphère prévus par le présent titre sont arrêtés dans un délai de dix-huit mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi. Pour les zones dans lesquelles est constaté un dépassement des valeurs limites, ils sont arrêtés dans un délai de dix-huit mois à compter de la date à laquelle ce dépassement a été constaté.

« V. – *Non modifié.* »

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements n°s 76, 16 et 9, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 76, présenté par M. Bataille, Mme Royal, MM. Destot, Le Deaut, Ducout et les membres du groupe socialiste est ainsi rédigé :

« Dans le I de l'article 9, après le mot : "sont", insérer les mots : "ou vont être". »

Les amendements n°s 16 et 9 sont identiques.

L'amendement n° 16 est présenté par M. Vernier, rapporteur, l'amendement n° 9 est présenté par M. Mattei et M. Trémège.

Les amendements sont ainsi rédigés :

« Dans le I de l'article 9, après les mots : "sont dépassées", insérer les mots : "ou risquent de l'être". »

La parole est à M. Christian Bataille, pour soutenir l'amendement n° 76.

**M. Christian Bataille.** Cet amendement vise à introduire dans le texte de la loi la notion de dépassement imminent. Il permettrait de mieux apprécier les situations, de gagner du temps, de prévenir les problèmes avant que ne soient dépassées les valeurs limites – ce qui correspond, à notre avis, à une procédure trop brutale.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 16.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** L'amendement n° 16 de la commission et l'amendement n° 9 de MM. Mattei et Trémège sont très proches de celui de M. Bataille. Nous sommes donc plusieurs à être d'accord sur la nécessité de rectifier la rédaction proposée par le Sénat.

Il s'agit de savoir quand élaborer un plan de protection de l'atmosphère. Va-t-on attendre, comme le propose le Sénat, malheureusement, que les valeurs limites de la pollution atmosphérique soient dépassées ? Gouverner, c'est prévoir. Nous pensons, nous, qu'il ne faut pas attendre pour agir, en particulier pour élaborer un plan de protec-

tion, qui exige tout de même la mise en œuvre d'une procédure lourde sur plusieurs mois, si ce n'est une année.

Il importe donc que les plans soient élaborés quand on sent que les valeurs limites vont être dépassées. Ces mots donnent une idée de danger imminent, mais nous préférons notre rédaction, « ou risquent de l'être », qui peut permettre de voir les choses encore un peu plus tôt. Mais peu importe. En tout cas, ne pas en décider ainsi serait contraire au principe de précaution et de prévention, l'un des socles de la législation environnementale.

**M. le président.** La parole est à M. Patrick Trémège, pour soutenir l'amendement n° 9.

**M. Patrick Trémège.** Mes arguments sont les mêmes que ceux de mes deux collègues.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Ce que vient de dire sur ce point M. Vernier est très important. Mais le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

**M. le président.** Monsieur Bataille, maintenez-vous votre amendement ?

**M. Christian Bataille.** Non, monsieur le président, je me rallie très volontiers à l'amendement du rapporteur.

**M. le président.** L'amendement n° 76 est retiré.

Je mets aux voix, par un seul vote, les amendements n°s 16 et 9.

*(Ces amendements sont adoptés.)*

**M. le président.** M. Vernier, rapporteur, et M. Trémège ont présenté un amendement, n° 17, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du II de l'article 9, substituer au mot : "trois", le mot : "six". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Nous avons décidé que les collectivités locales seraient consultées sur les plans de protection de l'atmosphère. Reste à savoir dans quel délai elles devront donner leur avis. La rédaction actuelle le fixe à trois mois. Certains collègues ont fait valoir que c'était un peu court pour examiner un document aussi compliqué et ont proposé de le porter à six mois, délai que la commission a accepté et que je propose aujourd'hui à l'Assemblée d'adopter.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Je comprends parfaitement l'argument invoqué par M. le rapporteur mais nous avons le souci d'aller le plus vite possible. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 17. *(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** M. Trémège a présenté un amendement, n° 129, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du IV de l'article 9, substituer aux mots : "d'entrée en vigueur de la présente loi", les mots : "de publication du décret prévu à l'article 11 bis". »

La parole est à M. Patrick Trémège.

**M. Patrick Trémège.** Je retire cet amendement, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 129 est retiré.

Je mets aux voix l'article 9, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 9, ainsi modifié, est adopté.)

#### Après l'article 9

**M. le président.** MM. Michel Bouvard, Ferrari et Piccollet ont présenté un amendement, n° 134, ainsi rédigé :

« Après l'article 9, insérer l'article suivant :

« Conformément aux objectifs de la convention sur la protection des Alpes ratifiée par la France, un plan de gestion des trafics de transit marchandise dans les vallées alpines est présenté au Parlement avant le 1<sup>er</sup> janvier 1998. Ce plan arrêtera les dispositions propres à limiter la pollution de l'air sur les principaux axes de transit, notamment par le transfert sur la voie ferrée d'une partie des flux de fret actuellement sur la route. »

La parole est à M. Eric Doligé.

**M. Eric Doligé.** Tout le monde connaît fort bien la convention sur la protection des Alpes, ratifiée par la France. Le trafic poids lourds dans les Alpes ayant doublé en dix ans, la Suisse et l'Autriche ont pris des dispositions en conséquence. Nous devrions faire de même pour limiter la pollution de l'air sur les principaux axes de transit dans cette région.

C'est ce que propose l'amendement n° 134 dont je souhaite que, dans sa sagesse, l'Assemblée l'adopte.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** La commission ne peut que souscrire à ce vœu puisque la Suisse et l'Autriche, effectivement, ont pris des dispositions pour que leurs vallées ne soient pas traversées par des norias de camions. L'objectif est louable et la commission aimerait que le Gouvernement présente un rapport au Parlement sur cette question.

Elle a néanmoins repoussé l'amendement pour des raisons de forme, car il ne lui paraît pas qu'il faille, dans un article de loi, demander au Gouvernement de remettre un plan avant le 1<sup>er</sup> janvier 1998. Il suffirait qu'aujourd'hui le Gouvernement s'engage solennellement à étudier un tel plan et à en faire débattre au Parlement.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Cette question essentielle du trafic interurbain a déjà été abordée à plusieurs reprises. Le projet de loi sur l'air, tel qu'il est aujourd'hui en discussion, n'en traite pas. C'est ainsi, et le Gouvernement n'est donc pas favorable à l'amendement de M. Michel Bouvard. Mais le problème reste entier, j'en suis bien consciente.

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

**M. Christian Bataille.** L'amendement de M. Bouvard est très bon, même si on peut déplorer qu'il ne lui ait pas donné une portée plus générale car la complémentarité rail-route concerne d'autres régions que les vallées alpines, même si j'en conviens, le problème s'y pose avec plus d'acuité qu'ailleurs.

Pour citer un exemple que je connais bien, celui de la liaison entre Paris et Lille, le projet d'une autoroute supplémentaire, évoqué un temps pour remédier à la densité des trafics, a été abandonné. Il faudra donc trouver une

autre solution. Pourquoi pas, précisément, le transport du fret poids lourds par voie ferrée qui est expérimenté dans d'autres pays d'Europe ?

En tout cas, j'apporterai le soutien de mon groupe à cet amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Georges Sarre.

**M. Georges Sarre.** L'amendement de M. Michel Bouvard fort intéressant soulève une question lourde car il s'agit, ni plus ou moins, de traiter du transport des marchandises, donc du transport routier.

En Suisse et en Autriche, si les gouvernants, qu'ils soient de droite ou de gauche, ont pris des mesures fortes, c'est sous la pression de l'opinion publique. Le résultat, c'est que les camions déferlent sur le sol français ! Les vallées alpines, la vallée du Rhône entre autres, sont envahies par les poids lourds. Il est donc nécessaire d'agir.

Le *minimum minimorum*, monsieur le rapporteur, est d'obtenir la présentation d'un rapport. Vous vous contenteriez de l'engagement solennel du Gouvernement ? Mais ce gouvernement sera-t-il encore là demain ? – Poser la question, c'est presque y répondre. Il est bien préférable de décider qu'un rapport sera présenté à l'Assemblée nationale. Ainsi, quels que soient les aléas de la vie politique, nous aurons un document qui nous permettra de nous forger une opinion sur des données objectives, éventuellement, de prendre des mesures.

Si les Autrichiens et les Suisses notamment, ont pu présenter des programmes d'aménagement, c'est tout simplement qu'ils ont interdit la circulation des camions d'un certain tonnage sur leur territoire. Peut-être serons-nous, nous aussi, amenés à prendre des dispositions extrêmement dures si nous voulons qu'il y ait moins de pollution et moins de danger sur le nôtre.

C'est pourquoi, pour ma part, je souscris à l'idée contenue dans l'amendement n° 134 : obtenir un rapport. Refuser cela revient, en fait, à repousser à plus tard une décision nécessaire.

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

**M. Jean-Pierre Brard.** Je partage l'essentiel de ce que vient de dire notre collègue Georges Sarre, qui n'est pas le moins autorisé d'entre nous à s'exprimer sur ces questions. M. Bouvard le fait aussi très souvent avec beaucoup d'à-propos. Malheureusement, bien qu'appartenant à la majorité, son point de vue est rarement pris en compte : le Gouvernement est sourd aux bonnes propositions, qu'elles émanent des rangs de la majorité ou de ceux de l'opposition !

Pour l'heure, l'amendement proposé nous offre l'occasion de nous mettre en cohérence avec de bonnes mesures prises dans des pays voisins. Nous savons que la région alpine, pour les raisons exposées auparavant, est la région de transit la plus sensible de notre pays. Certes il ne convient pas, pourrait-on dire, de légiférer pour une seule région. Néanmoins, nous pourrions prendre en quelque sorte une position de principe et pousser dans le sens du ferroutage.

La proposition de notre collègue Michel Bouvard a l'avantage de résister aux vicissitudes de la vie politique en astreignant le Gouvernement à présenter un rapport. C'est une manière de prendre rendez-vous. Ainsi l'engagement pris par l'un ne pourrait pas ne pas être tenu par un autre.

Moi aussi, je suis pour l'adoption de cet amendement, même s'il est de portée assez limitée pour l'instant, car il peut nous permettre d'aller plus loin par la suite.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Albertini.

**M. Pierre Albertini.** Notre collègue Michel Bouvard, qui a mis l'accent sur un problème dont l'acuité n'a échappé à personne, entend donner un signal fort sur l'ampleur des problèmes ressentis dans les vallées alpines : mais je ne crois pas que la méthode qu'il propose soit adaptée. Etant donné le foisonnement du trafic international de poids lourds, on ne résoudra pas le problème des vallées alpines en ne raisonnant que sur un secteur géographique limité.

Nous connaissons des problèmes tout aussi considérables de densité et de dangerosité du trafic des poids lourds dans d'autres régions. Ainsi, sur la frontière Nord, la progression de ce trafic est plus qu'inquiétante. Ces problèmes ne peuvent donc que faire l'objet d'un débat national. Si l'on veut les résoudre – y compris dans les vallées alpines – il faut d'abord se fixer une stratégie nationale...

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

**M. Pierre Albertini.** ... calée sur celle de nos partenaires de l'Union européenne et de la Suisse.

Au demeurant, s'agissant des vallées alpines, j'attire votre attention sur le fait que la France qui a ratifié la convention sur la protection des Alpes, a, à ce titre, une obligation d'agir.

Nous sommes tous conscients de la gravité de la question. Mais la loi ne peut pas traiter d'un problème pour une région, elle doit traiter globalement des problèmes de transport, de pollution, voire quelquefois de « défiguration » du paysage.

Quelle que soit donc la pertinence des observations de Michel Bouvard, sa proposition n'est pas juridiquement adaptée.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 134.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. Jean-Pierre Brard.** M. Bouvard va être obligé de changer de groupe !

### Article 10

**M. le président.** « Art. 10. – Le plan de protection de l'atmosphère a pour objet, dans un délai qu'il fixe, de ramener à l'intérieur de la zone la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites visées à l'article 3, et de définir les modalités de la procédure d'alerte définie à l'article 12. Le choix des dispositions du plan de protection de l'atmosphère se fonde sur l'efficacité économique de ces mesures.

« Lorsque des circonstances particulières locales liées à la protection des intérêts définis aux articles 1<sup>er</sup> et 2 le justifient, le plan de protection de l'atmosphère peut renforcer les objectifs de qualité de l'air mentionnés à l'article 3 et préciser les orientations permettant de les atteindre. Il peut, également, renforcer les mesures techniques mentionnées aux articles 19 et 20.

« Le décret mentionné à l'article 11 *bis* précise les mesures qui peuvent être mises en œuvre pour atteindre les objectifs fixés par le plan de protection de l'atmosphère, notamment en ce qui concerne les règles de fonctionnement et d'exploitation de certaines catégories d'installations, l'usage des carburants ou combustibles, les

conditions d'utilisation de certains objets mobiliers, l'augmentation de la fréquence des contrôles des émissions des installations, des véhicules ou autres objets mobiliers, et l'élargissement de la gamme des substances contrôlées. »

M. Trémège a présenté un amendement, n° 100, ainsi rédigé :

« Rétablir les deux premiers alinéas de l'article 10 dans le texte suivant :

« Le plan de protection de l'atmosphère peut renforcer les objectifs de qualité de l'air mentionnés à l'article 3 et précise les orientations permettant de les atteindre ainsi que les modalités de l'alerte. Il peut, en outre, renforcer les mesures techniques mentionnées aux articles 19 et 20.

« L'application de ce plan doit avoir pour objet de ramener, à l'intérieur de la zone, la concentration en substances polluantes dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites dans un délai fixé par ce plan. »

La parole est à M. Patrick Trémège.

**M. Patrick Trémège.** Je retire mon amendement car la rédaction du Sénat me donne satisfaction.

**Le président.** L'amendement n° 100 est retiré.

M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 18, ainsi rédigé :

« « Supprimer la dernière phrase du premier alinéa de l'article 10. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Le Sénat a tenu à ajouter à l'article 10 une phrase qui nous paraît dangereusement restrictive : « Le choix des dispositions du plan... se fonde sur l'efficacité économique de ces mesures ». Il faut, bien sûr, analyser l'efficacité économique des mesures qui seront prises, mais aussi leur efficacité sanitaire et environnementale. C'est la raison pour laquelle notre commission a proposé de supprimer cette phrase.

**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° 18. *(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n° 135 de M. Eric Doligé devient sans objet.

M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 126, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 10, après les mots : "conditions d'utilisation", substituer aux mots : "de certains", les mots : "des véhicules ou autres". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Il s'agit de préciser le contenu des plans de protection de l'atmosphère. Ces plans, qui sont un peu les héritiers des zones de protection spéciale, peuvent comporter certaines restrictions concernant l'usage des véhicules, qu'il s'agisse de la circulation ou du stationnement. Il serait plus clair de parler des conditions d'utilisation « des véhicules ou autres objets mobiliers ».

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Sur ce point également, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 126.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** M. Trémège a présenté un amendement, n° 101, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 10 par l'alinéa suivant :

« Il prévoit également les conditions dans lesquelles les immeubles dont le permis de construire a été délivré avant la fin du sixième mois suivant la publication de la présente loi pourront se voir prescrire l'obligation de se raccorder aux réseaux urbains ou industriels de fourniture de chaleur, visés à l'article 5 de la loi n° 80-531 du 15 juillet 1980 relative aux économies d'énergie et à l'utilisation de la chaleur, lors du remplacement total ou partiel des chaudières de leur installation principale de fourniture de chaleur, ou en cas de nuisances causées au voisinage. »

La parole est à M. Pierre Albertini, pour soutenir cet amendement.

**M. Pierre Albertini.** Pour la raison indiquée tout à l'heure par M. Trémège, à savoir la rédaction adoptée par le Sénat, l'amendement n° 101 et l'amendement n° 102 sont retirés.

**M. le président.** Les amendements n°s 101 et 102 sont retirés.

Je mets aux voix l'article 10, modifié par les amendements adoptés.

*(L'article 10, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Article 11 bis

**M. le président.** « Art. 11 bis. – Les modalités d'application du présent titre sont fixées par décret en Conseil d'État pris après avis du Conseil supérieur des installations classées. »

M. Vernier, rapporteur, et M. Trémège ont présenté un amendement, n° 19, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 11 bis, par les mots : “et du Conseil supérieur d'hygiène publique de France.” »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Le Sénat a décidé que le décret d'application relatif aux plans de protection de l'atmosphère serait pris après avis du Conseil supérieur des installations classées. L'Assemblée n'avait rien précisé en ce qui concerne les avis préalables. Par parallélisme, il faut aussi solliciter l'avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France. Ou on n'en cite aucun ou on les cite tous les deux.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Là encore, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

**M. François-Michel Gonnot, président de la commission.** Le Gouvernement est bien sage ! *(Sourires.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 19. *(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 11 bis, modifié par l'amendement n° 19.

*(L'article 11 bis, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Après l'article 12

**M. le président.** M. Sarre a présenté un amendement, n° 63, ainsi rédigé :

« Après l'article 12, insérer l'article suivant :

« En cas de déclenchement de la procédure d'alerte, il est instauré dans les zones de protection spéciale une circulation alternée par plaques minérologiques paires et impaires pour les véhicules automobiles particuliers à moteur thermique.

« Un plan d'itinéraires provisoires de contournement de l'agglomération pour les véhicules automobiles particuliers à moteur thermique est mis en œuvre.

« Les véhicules à moteur thermique dépassant les valeurs limites d'émission arrêtées par décret peuvent faire l'objet d'une interdiction temporaire de circulation lorsque la pollution atteint ou dépasse les seuils d'alerte mentionnés à l'article 3.

« Les préfets de département ou les préfets de police sont chargés de l'application de ces mesures.

« Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article. »

La parole est à M. Georges Sarre.

**M. Georges Sarre.** L'article 12 autorise les autorités compétentes en matière de police à restreindre ou à suspendre les activités concourant aux pointes de pollution, y compris, le cas échéant, la circulation des véhicules. La disposition ainsi formulée me semble insuffisante.

Les préfets ont déjà le pouvoir de prendre des mesures de ce type dans les zones de protection spéciale, en Ile-de-France par exemple – mais pas seulement – en application du décret n° 91-1122 du 25 octobre 1991 relatif à la qualité de l'air. Or ce décret n'est jamais appliqué, en particulier lors des pics de pollution.

Cela, madame le ministre, laisse supposer, sans faire de procès d'intention, qu'il en sera de même pour l'article 12 du projet tel qu'il est rédigé. Les autorités compétentes risquent par ailleurs de se contenter de mesures symboliques ou de peu d'effet, négligeant l'impact des pics de pollution, aux conséquences lourdes et au coût sanitaire et économique élevé.

Dans ces conditions, je propose d'abord de rendre obligatoire durant les pointes de pollution, qui concernent tout de même quelques journées chaque année, l'instauration de la circulation alternée par plaques minérologiques paires et impaires, seul moyen efficace pour réduire la pollution dans les zones de protection spéciale. Il est même erroné de dire que, dans les villes où cette disposition est appliquée, l'effet n'est pas immédiat.

Je propose également la mise en place d'itinéraires provisoires de contournement très en amont pour que les véhicules évitent l'agglomération concernée. Un grand nombre de camions ou de véhicules viennent dans l'agglomération parisienne, dans Paris *intra-muros* ou dans d'autres grandes métropoles régionales alors qu'ils n'ont rien à y faire. Mettre en œuvre des itinéraires de délestage loin en amont, cent kilomètres pour Paris par exemple, aurait rapidement des effets positifs.

Je propose enfin qu'il soit possible d'interdire aux véhicules les plus polluants de circuler durant ces périodes.

Je vous invite, mes chers collègues, à introduire cet article additionnel pour que des mesures d'urgence concrètes soient prévues. Si on reste dans le général, rien ne se fera, j'en suis sûr.

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

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

Bien sûr, monsieur Sarre, en cas de dépassement des valeurs limites de la pollution, il faut que des mesures soient prises par les préfets et ce texte ne doit pas rester lettre morte. Faut-il pour autant préciser dans la loi toute la panoplie des mesures permettant de limiter la pollution automobile les jours de forte pollution ?

Vous en imaginez un certain nombre : les détournements par certains itinéraires de contournement, la circulation alternée par plaques minéralogiques paires et impaires, l'interdiction temporaire de circulation pour les véhicules les plus polluants. Il y en a probablement d'autres, et nous avons pensé qu'il fallait faire confiance à l'inventivité de chaque préfet selon la situation locale. L'agglomération parisienne, en effet, ne pose pas les mêmes problèmes qu'une grande métropole régionale, qui, elle-même, ne poserait pas les mêmes problèmes qu'une ville moyenne.

Quant à interdire aux véhicules les plus polluants de circuler, l'article 21 de la loi prévoit une identification des véhicules selon qu'ils sont très polluants, moins polluants, ou pas du tout polluants, comme les véhicules électriques ou au gaz. C'est donc prévu.

Sur la forme, accessoirement, cet amendement n'est pas recevable, puisque vous vous référez aux « zones de protection spéciale », notion qui figurait dans le décret de 1991 mais qui est abandonnée. Aujourd'hui, il y a des plans de protection de l'atmosphère.

Par ailleurs, vous prévoyez *in fine* un décret en Conseil d'Etat, alors que nous avons voulu que l'article 12 et les articles éventuellement subséquents sur les mesures d'urgence puissent s'appliquer dès maintenant, sans être tributaires d'un décret d'application.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** L'une des grandes innovations de cette loi, monsieur Sarre, incontestablement, c'est de contraindre les préfets à prendre des mesures de restriction de la circulation automobile les jours de forte pollution. Ils n'y sont plus seulement autorisés, comme le prévoyait le décret de 1991. Ce n'est pas une possibilité, mais une obligation. Il suffit de relire le texte de l'article 12 tel qu'il a été voté en termes conformes par les deux assemblées pour en être persuadé :

« Lorsque les seuils d'alerte sont atteints ou risquent de l'être, le préfet en informe immédiatement le public selon les modalités prévues à l'article 4 et prend » – c'est un indicatif présent à valeur impérative – « des mesures propres à limiter l'ampleur et les effets de la pointe de pollution sur la population. Ces mesures, prises en application du plan de protection de l'atmosphère lorsqu'il existe et après information des maires intéressés, comportent » – encore un indicatif à valeur impératif – « un dispositif de restriction ou de suspension des activités concourant aux pointes de pollution, y compris, le cas échéant, de la circulation des véhicules, et de réduction des émissions des sources fixes et mobiles. »

Il y a donc bien dans la loi telle qu'elle a déjà été votée l'obligation d'interdire ou de restreindre la circulation automobile les jours de forte pollution.

Reste à savoir quelles sont les modalités pratiques à mettre en œuvre dès lors qu'il ne peut pas y avoir de débat sur l'obligation de les déterminer.

Vous figez le système en proposant essentiellement un dispositif de circulation alternée. C'est une solution, mais ce n'en est qu'une parmi d'autres. Elle pourra peut-être convenir dans certaines agglomérations, mais pas dans d'autres.

Quant à la distinction entre les véhicules peu polluants et les véhicules polluants, comme je l'ai dit à de très nombreuses reprises, elle figure bien dans la loi puisqu'il est prévu une distinction des véhicules en fonction de leur type de pollution. Si nous avons souhaité que les véhicules soient différenciés par une vignette, c'est-à-dire quelque chose qui se voit bien, c'est précisément pour que, les jours de forte pollution, on puisse ne laisser circuler, par exemple, que les véhicules les moins polluants.

Figurent donc déjà dans la loi, d'une part, l'obligation de restreindre la circulation, d'autre part, la différenciation des véhicules en fonction du type de pollution.

Il ne me paraît pas souhaitable de figer les choses. J'ai été un peu longue, mais je voulais être très claire. La disposition actuelle n'a plus rien à voir avec le décret de 1991, avec lequel, de toute façon on ne pouvait aller plus loin, puisque ce n'était qu'une disposition réglementaire. Dès lors qu'il est porté atteinte à une liberté, ce ne peut être que par voie législative. De plus, je le répète, il y a bien une obligation impérative de restreindre la circulation les jours de forte pollution.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Albertini.

**M. Pierre Albertini.** Je crois que nous sommes d'accord sur l'objectif de M. Sarre, qui est de rendre efficace le dispositif de restriction, voire d'interdiction de la circulation automobile. Toute la question est de savoir comment on peut le rendre efficace, compte tenu de l'expérience plutôt décevante, en effet, du décret de 1991.

La rédaction proposée, beaucoup plus précise que celle du décret de 1991, impose aux préfets d'agir, au risque d'ailleurs d'engager la responsabilité de l'Etat.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Tout à fait !

**M. Pierre Albertini.** S'il y avait carence en la matière, des associations ou des citoyens subissant un préjudice, et on imagine lequel, seraient fondés à engager la responsabilité de l'Etat. La problématique est complètement différente de celle du décret de 1991, qui ne prévoyait qu'une faculté. Aujourd'hui, c'est une obligation, un impératif.

Quels sont les dispositifs les plus appropriés ? Ils doivent probablement être différents selon les agglomérations, et la région Ile-de-France a de fortes particularités à cet égard. On aurait tout à fait intérêt, monsieur Sarre, vous avez raison, à mettre en œuvre des itinéraires secondaires très en amont de la capitale. Sinon, les mesures prises seront géographiquement limitées. Je crois qu'il vaut mieux laisser aux préfets le soin de déterminer agglomération par agglomération les mesures qui s'imposent.

Je suis très réservé sur le dispositif des plaques minéralogiques alternées. D'abord, les familles qui possèdent plusieurs véhicules pourront alternativement passer de l'un à l'autre, et je n'ose imaginer, compte tenu de l'ingéniosité des Français à contourner la réglementation, les pressions amicales qui seraient effectuées au moment de la délivrance des numéros d'immatriculation des véhicules pour que ces familles aient à la fois un véhicule numéroté impair et un véhicule numéroté pair. On irait à l'encontre de l'objectif de dépollution que nous recherchons tous.

Quoi qu'il en soit, le dispositif de la loi s'inscrit dans une problématique juridique complètement différente de celle du décret de 1991 et nous voulons tous, je crois, faire en sorte qu'il soit réellement appliqué.

**M. le président.** La parole est M. Georges Sarre.

**M. Georges Sarre.** Les détournements par contournement, c'est bien, dites-vous, monsieur Albertini, mais mieux vaut laisser faire les préfets. Regardez la carte de France ! Quel préfet prendra la décision d'organiser un contournement dans un rayon de 100 kilomètres autour de Paris ? Cela ne tient pas ! Si rien dans la loi ne précise le dispositif, c'est comme si on ne faisait rien ! Expliquez donc que vous ne voulez rien faire !

Même quand le préfet de police de Paris devient préfet de zone de défense, cela ne va pas aussi loin !

Par conséquent, ou bien vous l'inscrivez dans la loi, et cela sera fait, ou bien vous ne l'inscrivez pas, et rien ne se passera.

Notre collègue Jean-Pierre Brard, dont chacun, ici, connaît les traits d'esprit, déclarait hier que ce n'était pas une loi sur l'air, mais une loi sur le vide ! Que voulait-il dire, madame le ministre ? Il voulait simplement dire – du moins est-ce ainsi que je l'ai compris – que ce texte comportait plein d'éléments intéressants, c'est vrai, mais que, à quelques exceptions près, il n'y aurait jamais rien de concret, rien de précis.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Mais si !

**M. François-Michel Gonnot, président de la commission.** C'est une caricature !

**M. Georges Sarre.** A partir du moment où vous refusez la circulation alternée...

**Mme le ministre de l'environnement.** Je ne la refuse pas !

**M. Georges Sarre.** Il m'a effectivement semblé que vous avez un peu évolué sur ce point. Avec raison !

Vous dites, monsieur le ministre, que c'est possible dans la loi actuelle.

**M. François-Michel Gonnot, président de la commission.** Mais non ! Elle laisse aux préfets le choix !

**Mme le ministre de l'environnement.** Il y a une possibilité dans la loi !

**M. Georges Sarre.** Moi, je réponds « non ! »

**Mme le ministre de l'environnement.** Si !

**M. Georges Sarre.** En effet, ces mesures sont lourdes. Et lorsqu'elles seront appliquées pour la première fois, elles produiront une réaction négative de la part des automobilistes. Je peux vous garantir que nombre d'élus monteront au créneau pour demander aux préfets de renoncer à prendre ce genre de disposition !

**M. Jean-Pierre Brard.** C'est certain !

**M. Georges Sarre.** Les pressions seront considérables. Les *lobbies* s'agiteront ! Et si cela n'est pas dans la loi, on ne fera rien !

Vous avez dit, madame le ministre, qu'il existait déjà une disposition, et qu'il était donc inutile de prévoir quoi que ce soit dans la loi. J'ai beau chercher, je ne vois rien.

Vous me dites que des vignettes seront apposées sur les pare-brise. Mais dans quel but ? De permettre aux policiers et aux gendarmes d'opérer des contrôles afin de s'assurer que les véhicules ne sont pas particulièrement dangereux !

**Mme le ministre de l'environnement.** Bien sûr que non !

**M. Georges Sarre.** Mais si, bien sûr !

Il faut inscrire dans la loi une disposition prévoyant que, par l'apposition de vignettes, il sera possible d'empêcher les véhicules reconnus et recensés comme particulièrement polluants et dangereux de circuler. Sans quoi ce principe ne sera pas appliqué.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** C'est déjà dans la loi !

**M. Georges Sarre.** Aussi, mes chers collègues, je vous invite à voter ces propositions, qui sont de pur bon sens...

**M. Marc Laffineur.** Oh !

**M. Jean-Pierre Brard.** De pur bon sens, en effet !

**M. Georges Sarre.** ... si l'on veut vraiment lutter contre la pollution et ses dangers.

**M. le président.** La parole est à M. Léonce Deprez.

**M. Léonce Deprez.** Nous voulons tous lutter contre les pollutions. Cela dit, quand le Président de la République est venu dans le Pas-de-Calais, je lui ai demandé que soit réhabilitée l'autorité de l'Etat. En effet, les lois de décentralisation ont été conçues pour donner plus de responsabilités aux élus qui vivent au contact des citoyens, mais elles ne doivent pas entraîner un affaiblissement de l'autorité de l'Etat, représenté par les préfets et les sous-préfets.

Il est indispensable de faire comprendre qu'on ne peut tout régler par la loi et qu'il incombe aux préfets – et aux sous-préfets – d'assumer pleinement leurs responsabilités.

Or il est précisément de leur responsabilité de faire en sorte que les dispositions législatives soient appliquées. La loi ne peut suppléer à l'exercice de cette responsabilité.

**M. Lionel Assouad.** Très bien !

**M. Marc Laffineur.** Voilà le bon sens !

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Nous sommes vraiment au cœur de la loi.

Lorsque le Gouvernement a souhaité qu'il y ait une différenciation des véhicules en fonction de leur pollution, ce n'était pas seulement dans le but d'exercer un contrôle technique, qui s'applique déjà en ce qui concerne les règles de pollution et qui relève de l'autorité de police, c'était bien avec la perspective d'utiliser cette différenciation pour réglementer la circulation les jours de forte pollution.

Lorsque, au sein du groupe de concertation, nous avons débattu de cette question de manière très large – puisque tous les intéressés étaient représentés –, il est apparu que la différenciation des véhicules était un bon système pour les jours de forte pollution. Du reste, c'est le système retenu par la loi allemande, qui, les jours de forte pollution, interdit, sauf pour les trajets travail-domicile, la circulation des véhicules les plus polluants.

**M. Georges Sarre.** Je ne vous le fais pas dire : par la loi « allemande » !

**Mme le ministre de l'environnement.** Ce n'est pas le seul système, mais c'est un très bon système.

Il y a, à cet égard, une grande cohérence législative. D'une part, des modifications apportées au code de la route permettront la différenciation des véhicules. D'autre part, obligation sera faite aux préfets, sous leur responsabilité, de prendre les mesures de restriction nécessaires.

Lorsque le droit à l'information pourra s'exercer dans les conditions retenues par les deux chambres et que le public sera parfaitement informé du risque de pollution, personne, qu'il s'agisse de l'Etat ou d'une collectivité locale – et je m'étonne que vous ayez, monsieur Sarre, parlé de « pressions » de la part des élus –, ne souhaitera prendre la responsabilité de dire qu'il faut s'abstenir de mettre en place des mesures de restriction de la circulation automobile.

Le système élaboré est pleinement cohérent : il « part » de la surveillance et de l'information, et il « se termine » par toutes les conséquences qu'il faut en tirer, notamment les jours de forte pollution.

J'ajoute que, dans un instant, vous aurez à vous prononcer à nouveau sur l'amendement accordant la gratuité des transports publics les jours de forte pollution, amendement auquel, je l'ai dit, le Gouvernement est favorable.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Les jours où seront imposées des restrictions de circulation automobile, nos concitoyens pourront recourir gratuitement aux transports publics.

Par conséquent, monsieur Sarre, chacun doit prendre ses responsabilités. La loi forme des obligations en termes de résultats pour les jours de forte pollution. L'autorité compétente – en l'occurrence l'Etat – devra prendre ses responsabilités dans ce domaine.

La disposition de l'article 12 répond parfaitement à cet objectif. A chacun de déterminer la manière la mieux adaptée !

Il faudra effectivement – et, là, vous avez raison – que, dans le plan figurent des dispositifs de contournement, faute de quoi le système ne pourra fonctionner. Mais les préfets sont compétents pour le déterminer.

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

**M. le président.** Mes chers collègues, je pense que, après cette discussion nourrie, et même légèrement passionnée, vous êtes parfaitement éclairés.

Je mets aux voix l'amendement n° 63.

(L'amendement n'est pas adopté.)

### Article 13 bis

**M. le président.** Le Sénat a supprimé l'article 13 bis.

Je suis saisi de trois amendements, n°s 20, 4 et 138, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 20, présenté par M. Vernier, rapporteur, et M. Gonnot, est ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 13 bis dans le texte suivant :

« I. – En cas de mesure de restriction ou de suspension de la circulation des véhicules décidée par le préfet dans le cadre d'une procédure d'alerte, l'accès aux réseaux de transport public en commun de voyageurs est assuré gratuitement. »

« II. – Les pertes financières qui en résultent pour les exploitants de réseaux sont compensées à due concurrence par une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

L'amendement n° 4, présenté par M. Albertini, est ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 13 bis dans le texte suivant :

« Lorsque le préfet met en œuvre le dispositif de restriction ou de suspension des véhicules dans les conditions prévues par l'article précédent, l'accès aux transports collectifs de personnes est gratuit, dans le périmètre concerné. »

L'amendement n° 138, présenté par M. Brard et les membres du groupe communiste et apparentés est ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 13 bis dans le texte suivant :

« En ce 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. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 20.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** En première lecture, notre collègue Georges Sarre avait déposé un amendement visant à instituer la gratuité des transports en commun les jours de forte pollution. Les vicissitudes de la procédure n'avaient pas permis de l'examiner. Le président de la commission de la production, François-Michel Gonnot, et moi-même avons repris cet amendement.

**M. Jean-Pierre Brard.** Très bien pour l'honnêteté intellectuelle ! Vous rendez à César ce qui lui revient !

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Le Sénat a, malheureusement, supprimé cette disposition, estimant qu'elle entraînerait une charge pour les collectivités locales. Nous pensons, quant à nous, qu'il n'est pas absolument anormal que, au titre de la lutte contre la pollution de l'air, les collectivités locales aient, de temps en temps, quelques charges à supporter. Je suis maire, et cela ne me choque pas.

Nous proposons donc de rétablir cette gratuité des transports en commun, mais nous avons profité de la navette pour préciser notre proposition.

La première rédaction de la première lecture donnait le sentiment qu'on décidait la gratuité des transports en commun en cas de dépassement des valeurs limites de la pollution, quelle qu'en soit l'origine. Or, dans une agglomération, les valeurs limites de pollution peuvent être dépassées pour des raisons de pollution industrielle. Si tel est le cas, les restrictions de circulation et la gratuité des transports en commun seront évidemment inopérantes pour diminuer la pollution.

De plus, nous avons pensé que cette gratuité des transports en commun, qui représente effectivement une charge pour les autorités organisatrices des transports en commun, n'aurait vraiment de raison d'être que le jour où le préfet déciderait, dans le cadre de l'article 12, des mesures de restriction ou d'interdiction de la circulation.

Comme l'a très bien dit Mme le ministre, les deux éléments sont liés : on prend des mesures de restriction de la circulation et l'on prévoit que, pendant la période de restrictions, les transports en commun seront gratuits.

Telle est donc la raison pour laquelle nous proposons de modifier la rédaction en nous inspirant – il faut bien le reconnaître – d'un amendement que le Gouvernement avait, en vain, défendu devant le Sénat.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Albertini, pour soutenir l'amendement n° 4.

**M. Pierre Albertini.** J'avais déposé cet amendement pour rétablir le principe de la gratuité des transports en commun en cas de pics de pollution.

Je regrette en effet que le Sénat ait supprimé cette disposition – cela dans le souci de ne pas faire peser des charges supplémentaires sur les collectivités locales.

C'est là, en grande partie, un alibi pour ne rien faire ! C'est aussi une analyse à courte vue.

Si l'on s'inscrit dans une perspective un peu dynamique de valorisation des transports collectifs urbains, les usagers prendront l'habitude d'utiliser les transports en commun et ils y trouveront des avantages. Cela permettra aux transports collectifs de conquérir des parts de marché supplémentaires.

Tels sont les motifs qui m'ont poussé à déposer cet amendement.

Cela étant, je le retire au bénéfice de celui de la commission de la production et des échanges, et je me rallie au dispositif qu'elle a prévu.

**M. le président.** L'amendement n° 4 est retiré.

La parole est à M. Jean-Pierre Brard, pour soutenir l'amendement n° 138.

**M. Jean-Pierre Brard.** L'Assemblée avait, en première lecture, introduit un article instaurant la gratuité, qui vient d'être évoqué. Le Gouvernement s'était rallié, un peu *in extremis*, à cette disposition. Mais mieux vaut tard que jamais ! Et vous avez pu, madame le ministre, au hasard d'une opportune suspension de séance, rayonner – non pas au sens nucléaire du terme (*Sourires*) – dans les couloirs de l'Assemblée, en déclarant : « Je suis très heureuse que cette disposition ait été votée. Le Gouvernement est très heureux qu'elle le soit », même si, au départ, l'avis du Gouvernement était mitigé.

J'ai noté, madame le ministre, que vous avez un peu modéré votre enthousiasme, conformément d'ailleurs à la thèse que vient d'exposer M. le rapporteur, puisque la gratuité est limitée aux jours de restriction.

De ce point de vue, je crois à la vertu pédagogique de l'incitation à l'utilisation des transports en commun. A cet égard, M. Albertini a raison, même si nous n'en tirons pas exactement les mêmes conclusions.

Les sénateurs, certainement moins sages que notre assemblée, ont supprimé l'article 13 *bis*.

Pour ma part, je souhaite évidemment le rétablissement de la première disposition de l'Assemblée, mais j'ai bien compris que telle n'était pas la position du Gouvernement.

Madame le ministre, je profite de l'examen de cet amendement pour évoquer une question qui, de prime abord, n'a pas un rapport direct avec ce qui nous préoccupe aujourd'hui. Et pourtant, il s'agit d'une vieille revendication, qui concerne les personnes privées d'emploi et qui cherchent du travail.

En région Ile-de-France, les employeurs paient 50 % de la carte orange. Or, quand on est au chômage, on est privé de toute aide. Ainsi, les chômeurs sont-ils incités à prendre leur véhicule privé dans la mesure où ils ne disposent pas d'aide pour utiliser les transports en commun.

Je reprendrai à mon compte une vieille revendication de la Jeunesse ouvrière chrétienne, la JOC, revendication qui a d'ailleurs été reprise par d'autres. Et je proposerai même de l'étendre. La JOC propose que soit remis aux jeunes chômeurs un titre de transport gratuit, qui leur permette de circuler librement. Ce serait une excellente disposition, qui contribuerait à la réduction de la pollution. Au demeurant, l'utilisation gratuite des transports en commun par les travailleurs au chômage ne représenterait pas une charge supplémentaire pour les organisa-

teurs de ces transports en commun puisque, de toute façon, ces transports fonctionnent. Il est particulièrement mesquin de voir la RATP essayer de se faire de l'argent sur les chômeurs en demandant aux collectivités territoriales, comme contrepartie de l'effort qu'elle ferait, de supporter une partie des charges, alors que, précisément, il n'y aurait pas de charges supplémentaires.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 20 et 138 ?

**Mme le ministre de l'environnement.** Le Gouvernement attache une très grande importance à cette disposition, puisque j'ai eu l'honneur de défendre un amendement en ce sens devant le Sénat, qui ne m'a malheureusement pas suivie.

**M. Jean-Pierre Brard.** Il est très misogyne ! (*Sourires.*)

**Mme le ministre de l'environnement.** Le Gouvernement est donc tout à fait favorable à l'amendement présenté par M. le rapporteur, et il lève le gage prévu dans la deuxième partie de cet amendement.

**M. le président.** J'en prends acte, et l'amendement n° 20 est ainsi rectifié.

Poursuivez, madame le ministre.

**Mme le ministre de l'environnement.** Monsieur Brard, je trouve que vous allez très loin. Vous proposez, en effet, d'intégrer les taxis et les transports d'entreprise. Le coût d'une telle disposition serait très élevé.

Son inspiration est certes très généreuse, mais je ne crois pas qu'elle ait sa place dans le présent projet de loi. Cela étant, je transmettrai votre proposition, de manière à voir ce qui peut être fait en faveur des jeunes en difficulté. Et vous savez quel est le souci du Gouvernement sur ce point !

**M. Jean-Pierre Brard.** Non, je ne le sais pas bien.

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

**M. François-Michel Gonnot, président de la commission.** Je voudrais, au nom de nombreux collègues, en tout cas au nom de la commission de la production et des échanges, remercier le Gouvernement d'avoir eu le courage de reconnaître que la disposition qu'il avait combattue en première lecture à l'Assemblée est à la fois concrète, incitative et très parlante pour nos concitoyens. Elle constitue pour eux, dans leur vie quotidienne, un signal politique très fort.

Cette disposition n'était pas facile à accepter pour le Gouvernement car elle a toute une série d'implications. Aujourd'hui, madame le ministre, vous en êtes l'avocate très active, et nous nous en réjouissons tous.

Cela dit, il est vrai que nous avons un différend avec le Sénat quant au coût. La disposition, objecte la Haute assemblée, coûtera cher. Qui paiera ? En partie l'Etat dans la région parisienne, et pour beaucoup les collectivités territoriales dans les régions et les quelques agglomérations susceptibles d'être concernées. Mais ce débat, qui me semble d'ailleurs être un faux débat, doit être ramené à ses justes proportions.

Je rappelle que les transports ne seraient gratuits que dans l'hypothèse où le préfet déclenche, les seuils d'alerte de pollution étant atteints, les mesures restrictives de circulation. Combien de fois cela aurait-il pu arriver ces dernières années dans la région parisienne ? Pas une ! Nous n'avons jamais atteint les seuils d'alerte qui auraient justifié, si le préfet de police en avait eu la possibilité, le déclenchement de telles mesures.

La disposition prévue dans l'amendement constitue un signal très fort, mais il ne faut pas inquiéter les collectivités, ni alerter les populations en donnant le sentiment que la situation visée risquerait de survenir trop souvent, notamment dans la région parisienne.

Quant aux raisons qui ont conduit la commission et le Gouvernement, devant le Sénat, à proposer de modifier quelque peu le premier texte, elles sont pleinement justifiées. Tous les transports collectifs ne pourraient être concernés : il doit s'agir ici, c'est clair, des transports en commun de voyageurs.

J'ajoute, et cela est précisé dans l'amendement, que la gratuité des transports doit être liée à des conditions restrictives de circulation, annoncées et déclenchées par le préfet, et non pas seulement au fait que les seuils de pollution sont atteints, ce qui est arrivé plusieurs dizaines de fois par an en région parisienne ces dernières années.

**M. le président.** La parole est à M. Georges Sarre.

**M. Georges Sarre.** Je suis très heureux de constater que l'idée que j'ai contribué à faire germer trouve son aboutissement.

J'ai pensé à la gratuité quand je proposais les dispositions, qui ont été combattues tout à l'heure, concernant notamment la circulation alternée.

La gratuité a deux objectifs. Le premier : il faut faire en sorte, compte tenu de la difficulté que l'on a à ne pas utiliser, du jour au lendemain, sa voiture alors qu'on a l'habitude de la prendre, que l'application de la mesure soit, sur le plan psychologique, acceptée par la population et les automobilistes.

Second objectif, évoqué par plusieurs collègues, dont le rapporteur et Jean-Pierre Brard : les automobilistes doivent être invités à recourir plutôt aux transports collectifs qu'aux voitures individuelles non seulement les jours de pic de pollution, mais aussi les autres jours.

Je me réjouis donc que l'amendement n° 20 ait été présenté, d'autant plus que, après le vote du Sénat, j'ai bien cru que la majorité à l'Assemblée nationale reviendrait sur son choix, cédant à la pression du Gouvernement. Mais tel n'a pas été le cas et mes craintes étaient donc, je le confesse publiquement, infondées.

**M. Léonce Deprez.** Très bien !

**M. Georges Sarre.** Je me réjouis que ce qui a été pensé et voulu à un moment donné trouve aujourd'hui sa concrétisation.

**M. Jean-Pierre Brard.** Le Sénat est complètement fossilisé !

**M. le président.** La parole est à M. Eric Doligé.

**M. Eric Doligé.** Monsieur le président, madame le ministre, nous reconnaissons tous que l'idée est bonne et nous nous réjouissons qu'elle soit réintroduite dans le texte. Mais la gratuité coûte cher, et il faudra bien que quelqu'un la paye.

Je suis pour ma part très satisfait de la rédaction de l'amendement n° 20 et du retrait en sa faveur d'autres amendements, notamment de l'amendement n° 4 de M. Albertini.

Mais il ne faudrait pas que les collectivités locales supportent seules les charges qui en découleront ! A cet égard, nous avons eu raison de gager l'amendement comme nous l'avons fait, mais je me réjouis que le Gouvernement ait levé le gage : cela évitera que la charge ne soit concentrée sur certaines collectivités.

Je rappelle d'ailleurs au passage que, lorsqu'il y a une circulation particulièrement dense, les ressortissants des collectivités concernées ne sont pas les seuls à polluer le secteur.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 20, tel qu'il a été rectifié par la suppression du gage.

*(L'amendement, ainsi rectifié, est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'article 13 bis est ainsi rétabli et l'amendement n° 138 n'a plus d'objet.

#### Article 14

**M. le président.** « Art. 14. – L'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est remplacé par trois articles ainsi rédigés :

« Art. 28. – Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il doit être compatible avec les orientations des schémas directeurs et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définies par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air s'il existe. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre. Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient.

« Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, l'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire, dans les périmètres de transports urbains inclus ou recoupant les agglomérations de plus de 100 000 habitants définies au neuvième alinéa de l'article 3 de la loi n° du précitée.

« Art. 28 – Les orientations du plan de déplacements urbains portent sur :

« 1° A) La diminution du trafic automobile ;

« 1° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

« 2° L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;

« 3° L'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et souterrain, et les conditions de sa tarification, selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs, en privilégiant les véhicules peu polluants ;

« 4° Le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;

« 5° L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

« Art. 28-2. – Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il couvre. Les services de l'Etat sont associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

« Le projet de plan est arrêté par délibération de l'autorité organisatrice puis, sous un délai de trois mois, soumis pour avis aux conseils municipaux, généraux et régionaux intéressés ainsi qu'aux préfets. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

« Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice des transports.

« Le plan est mis en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan.

« Si, dans un délai de trois ans à compter de la publication de la loi n° du précitée, le plan n'est pas approuvé, le préfet procède à son élaboration selon les modalités prévues au présent article. Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, le plan est approuvé par le préfet après délibération de l'autorité organisatrice des transports. La délibération est réputée prise si elle n'intervient pas dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan.

« Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant.

« Art. 28-3. – Dans la région d'Ile-de-France, le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'Etat. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du schéma directeur de la région d'Ile-de-France prévu par l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme.

« Le syndicat des transports parisiens, le conseil régional d'Ile-de-France et le conseil de Paris sont associés à son élaboration et délibèrent sur le projet de plan. Le préfet de police et les préfets des départements concernés sont également associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan. »

« Le projet de plan est soumis pour avis aux conseils municipaux et généraux concernés. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de six mois après transmission du projet est réputé favorable. Le projet est ensuite soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 précitée. Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est arrêté par l'autorité administrative. Les décisions des autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains doivent prendre en compte les orientations du plan. »

## ARTICLE 28 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982

**M. le président.** L'amendement n° 77 de M. Bataille n'est pas défendu.

M. Vernier, rapporteur, et M. Bataille ont présenté un amendement, n° 21, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la cinquième phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 28 de la loi du 30 décembre 1982 : "Il a pour objet de coordonner tous les modes de déplacement, en affectant préférentiellement la voirie aux transports collectifs et aux modes de transport les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie." »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Cet amendement, dont la portée n'est pas très grande, dispose que le plan de déplacements urbains a pour objet de coordonner, dans une agglomération urbaine, tous les modes de déplacement en affectant préférentiellement la voirie aux transports collectifs et aux modes de transport les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Mes chers collègues, il faut insister sur l'importance des plans de déplacements urbains, que nous abordons avec l'article 14. A l'article 13 *bis*, nous avons décidé qu'en cas de pic de pollution, les transports en commun pourraient être gratuits. Cela, c'est de l'action à chaud !

L'essentiel est de faire de la prévention, et cette prévention se fera justement grâce aux plans de déplacements urbains. Ces « PDU » seront un instrument de prévention qui nous permettra, je l'espère, d'éviter tout pic de pollution.

**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° 21. (*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** M. Bataille, Mme Royal, MM. Destot, Le Déaut, Ducout et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 78, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa du texte proposé pour l'article 28 de la loi du 30 décembre 1982, supprimer les mots : "l'élaboration d". »

La parole est à M. Christian Bataille.

**M. Christian Bataille.** Il s'agit de rendre obligatoire le plan de déplacements urbains, et pas seulement son élaboration.

Je ne reprendrai pas les métaphores que nous avons entendues sur l'air et le vide, mais je soutiens que cet amendement permettra de « corser » le contenu de la loi.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** La commission a rejeté l'amendement, tout en étant très sensible, monsieur Bataille, à votre souci que les collectivités locales élaborent effectivement leurs plans de déplacements urbains.

C'est la raison pour laquelle, nous avons introduit, en première lecture une disposition forte : si d'aventure il y avait carence d'une autorité organisatrice des transports en commun, et donc de l'initiative communale ou intercommunale, le préfet, constatant cette carence, pourrait au bout de trois ans, se substituer à l'autorité défaillante. Une telle disposition ne figurait pas dans le texte initial.

Tel que l'article 14 est rédigé, les communes concernées devront élaborer leurs plans deux ans au plus tard à compter de la publication de la loi. Si, au bout de trois ans, les plans ne sont toujours pas approuvés, le préfet pourra procéder à leur élaboration.

La commission a souhaité s'en tenir à ce dispositif.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Ainsi que vient de le rappeler M. le rapporteur, le PDU est bien devenu obligatoire puisque la possibilité de ne pas l'élaborer n'existe pas : ou les collectivités procèdent à cette élaboration ; conformément à la loi, si elles n'y procèdent pas, la charge revient à l'Etat.

Je précise que cette obligation concerne, conformément à ce que l'Assemblée nationale et le Sénat ont décidé, les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Monsieur Bataille, je partage votre souci de rendre efficace les plans de déplacements urbains, dont le dispositif est aussi essentiel que celui de l'article 12, au titre III *bis*, relatif aux « mesures d'urgence ».

Les PDU doivent être effectivement élaborés et produire leurs effets. Comme la rédaction actuelle du texte ne prévoit pas d'autre alternative, votre préoccupation me semble parfaitement satisfaite.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Albertini.

**M. Pierre Albertini.** Mme le ministre vient, en substance, de dire à M. Bataille ce que je souhaitais lui dire.

Pour les cas de carence, il fallait prévoir un mécanisme de substitution. Il y aura une autorité pour proscrire un PDU. A partir du moment où l'élaboration de ce PDU est rendue obligatoire, ce plan produira tous les effets normalement attachés à ce type de document tant en vertu de la loi d'orientation sur les transports intérieurs que du présent texte. Il me semble, Monsieur Bataille, que vous faites une confusion. Le terme « élaboration » n'est pas du tout restrictif. L'« élaboration » rendra le plan obligatoire dans tous ses effets.

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

**M. Christian Bataille.** Je suis très sensible aux arguments développés par M. le rapporteur et Mme le ministre. Toutefois, j'estime que l'amendement que j'ai défendu permet d'aller plus loin que le texte actuel et rend les choses plus décisives. C'est pourquoi je le maintiens.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 78.  
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 22, ainsi rédigé :

« Après les mots : “périmètres de transports urbains”, rédiger ainsi la fin du dernier alinéa du texte proposé pour l'article 28 de la loi du 30 décembre 1982 : “inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants définies au huitième alinéa de l'article 3 de la loi n° du ou recoupant celle-ci”. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement purement rédactionnel.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Avis favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 22.  
(*L'amendement est adopté.*)

ARTICLE 28-1 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982

**M. le président.** M. Bataille, Mme Royal, MM. Destot, Le Déaut, Ducout et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 79, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le texte proposé pour l'article 28-1 de la loi du 30 décembre 1982 :

« *Art. 28-1.* – Les orientations du plan de déplacements urbains portent sur :

« 1° Le développement prioritaire des services réguliers de transport public de voyageurs, notamment de transports collectifs en site propre et la mise en œuvre d'actions d'information sur ces services ;

« 2° Le développement des modes de déplacement les plus économes et les moins polluants, par la mise en place de voies piétonnes, de réseaux verts, de pistes cyclables protégées, de sites de stationnement adaptés aux bicyclettes ;

« 3° L'organisation du stationnement sur le domaine public et les conditions de sa tarification selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs ;

« 4° Le transport et la livraison de marchandises de façon à en réduire l'impact sur la circulation et l'environnement ;

« 5° La mise en place d'un dispositif incitant à l'utilisation des transports collectifs lorsque les seuils d'alerte définis à l'article 3 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie sont atteints ou risquent de l'être, comme la gratuité de ces transports, l'augmentation de leur cadence ou la mise en place par les entreprises et les collectivités publiques de plans de covoiturage pour le déplacement de leurs salariés. »

La parole est à M. Christian Bataille.

**M. Christian Bataille.** Cet amendement, bien que son texte soit plus long que celui du précédent, est un amendement de forme. Il a le mérite de donner plus de cohérence à la rédaction et d'éviter certaines lourdeurs.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Monsieur Bataille, peut-être les mots ou les paragraphes du projet ne sont-ils pas dans un ordre idéal. Mais, sur le fond, tout ce qui figure dans votre amendement est déjà contenu dans le texte.

Pour éviter d'alourdir les travaux du Parlement, la commission a repoussé cet amendement et elle serait heureuse que vous le retiriez.

**M. le président.** Monsieur Bataille, avez-vous été convaincu par le rapporteur ?

**M. Christian Bataille.** J'ai bien entendu le rapporteur. Non sans rappeler que bien des textes de loi sont rédigés en un jargon incompréhensible, qui les rend inaccessibles à un public plus large, je retire bien volontiers l'amendement tout en espérant qu'à l'avenir on se préoccupe davantage d'éviter les rédactions incompréhensibles.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Votre jugement est sévère !

**M. le président.** L'amendement n° 79 est retiré.

M. Trémège et M. Dominati ont présenté un amendement, n° 103 rectifié, ainsi rédigé :

« Compléter le troisième alinéa du texte proposé pour l'article 28-1 de la loi du 30 décembre 1982 par les mots : “, en prévoyant à cet effet de leur

réserver, par priorité, la future voirie publique dans les nouvelles zones d'aménagement concerté des agglomérations de plus de 100 000 habitants". »

La parole est à M. Patrick Trémège.

**M. Patrick Trémège.** Cet amendement étant satisfait par l'amendement n° 22 de la commission, je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 103 rectifié est retiré.

M. Deprez a présenté un amendement, n° 65, ainsi rédigé :

« Dans le quatrième alinéa (2°) du texte proposé pour l'article 28-1 de la loi du 30 décembre 1982, supprimer les mots : "notamment en l'affectant aux différents modes de transport et". »

La parole est à M. Léonce Deprez.

**M. Léonce Deprez.** J'estime qu'il appartient à chaque collectivité de juger ce qui convient mieux pour l'aménagement de sa voirie en fonction des équipements routiers dont elle dispose et qui ne sont pas nécessairement adaptés à tous les modes de transport. La France est faite d'un ensemble de communes dont les capacités à adapter la voirie sont spécifiques.

L'article 14 du texte adopté par notre assemblée en première lecture vise avec raison « le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économiques et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ». Tous les élus de France devront tenir compte de ce principe qui sera désormais inscrit dans la loi d'orientation des transports intérieurs. Imposer tous les modes de transport pour tous les types de voirie dans toutes les communes de France paraît aller trop loin. Il faut laisser aux élus la responsabilité de décider des adaptations.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** En vous écoutant, mon cher collègue, j'avais l'impression que votre amendement portait sur le 1° du texte proposé pour l'article 28-1 de la loi de 1982, alors qu'il porte en fait sur le 2°.

Vous voulez modifier une phrase précisant que l'un des objectifs du plan de déplacements urbains est « l'aménagement du réseau principal de voirie (...) notamment en l'affectant aux différents modes de transport ». On ne peut supprimer ces derniers mots car le but essentiel d'un plan de déplacements urbains est de répartir la voirie entre les différents usages – cycles, piétons, transports en commun...

**M. Jean-Pierre Brard.** Et la chaise à porteurs de M. de Courson ?

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Vous parlez, monsieur Deprez, de la liberté des collectivités locales. Mais chaque collectivité locale élaborera son plan de déplacements urbains et procédera aux affectations de voirie à sa guise, en fonction de considérations locales. Tel est l'objectif visé.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Monsieur le député, le Gouvernement est défavorable à votre proposition pour les raisons que M. le rapporteur vient de développer excellemment.

J'ajoute que nos concitoyens comprendraient mal que la nécessité d'affecter certaines portions de voirie à d'autres usages que la circulation automobile ne soit pas

clairement affichée dans la loi alors que l'on voit fleurir les initiatives en faveur du vélo dans de très nombreuses villes de France. Comme l'a rappelé M. le rapporteur, le premier objet du plan de déplacements urbains est « la diminution du trafic automobile » dans les villes, ce qui ne pourra se faire que par des affectations différenciées de la voirie, c'est-à-dire par son partage entre le transport collectif, l'automobile, le vélo et les piétons.

Il est très important d'afficher cet objectif, étant entendu que la liberté des collectivités locales, qui a une valeur constitutionnelle, s'exercera pleinement lorsqu'il s'agira de déterminer l'affectation de la voirie, sous la responsabilité du maire. Enfin, les plans de déplacements urbains feront l'objet d'une enquête publique et je ne doute pas que le public sera particulièrement attentif aux propositions qui lui seront faites dans ce domaine.

**M. le président.** La parole est à M. Léonce Deprez.

**M. Léonce Deprez.** Pour avoir créé, dans mon département, une piste cyclable reliant plusieurs communes, je sais quelles sont les difficultés inhérentes à ce genre d'entreprise.

Étant donné que le 1° du texte proposé pour l'article 28-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs impose au plan de déplacements urbains de développer l'usage de la bicyclette et la marche à pied, je pensais simplement que les collectivités locales étaient suffisamment responsables pour adapter leur plan à cet objectif sans qu'il soit nécessaire de le préciser dans la loi. Cela étant, je retire mon amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 65 est retiré.

M. Tibéri a présenté un amendement, n° 120, ainsi rédigé :

« Dans le cinquième alinéa (3°) du texte proposé pour l'article 28-1 de la loi du 30 décembre 1982, après les mots : "voirie et souterrain," insérer les mots : "notamment la classification des voies selon les catégories d'usagers admis à y faire stationner leur véhicule,". »

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

**M. Patrick Trémège.** Stationnement et circulation sont directement liés. Toute voiture garée entre en circulation à un moment ou à un autre et toute voiture en circulation est amenée à stationner. L'offre de stationnement détermine donc le niveau de circulation et agir sur celle-ci permet aussi d'agir sur la qualité de l'air.

Dans les grandes villes, il y a souvent un très grand décalage entre la demande des résidents, pour lesquels on peut instaurer un régime de stationnement résidentiel, et celle des visiteurs, pour lesquels le régime rotatif est plus adapté. Pour pouvoir jouer sur cette problématique de circulation Jean Tiberi propose qu'il soit possible, dans certaines rues, de réserver le stationnement à une catégorie particulière, d'usagers. Instaurer un régime « résidentiel », par exemple, là où il n'y a pas de commerce permettrait d'éviter que la clientèle extérieure soit attirée et offrirait un maximum de places aux résidents, qui n'auraient ainsi plus à tourner dans les quartiers pour se garer. Surtout, cela éviterait qu'ils prennent chaque jour leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail. C'est un amendement que je qualifierai d'intelligent.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** La commission est favorable à cet amendement pour toutes les raisons que M. Trémège vient d'indiquer.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Lionel Assouad.

**M. Lionel Assouad.** Je pensais devoir défendre l'amendement de M. Tibéri mais M. Trémège l'a très bien fait.

En plus du régime rotatif, qui permet aux gens de trouver une place assez rapidement et favorise le commerce, en plus du régime mixte qui avantage les riverains, mais ne leur garantit pas de pouvoir se garer, il est important de pouvoir réserver entièrement certaines rues au stationnement des riverains. Maintenant tout est dit, et je me réjouis de l'accord du Gouvernement.

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

**M. Jean-Pierre Brard.** Je me méfie toujours de ce qui paraît évident et, à vrai dire, je ne comprends pas bien la motivation de cet amendement. En effet, les villes peuvent déjà prendre les dispositions que l'on nous propose et je ne vois pas l'intérêt d'insérer cela dans la loi. D'autant que certaines voies sont longues et ne fonctionnent pas de la même manière sur tous leurs tronçons ; elles seront donc appelées à avoir plusieurs statuts.

En somme, l'évidence de l'amendement de M. Tibéri me trouble et, pour tout dire, elle m'inquiète même parce que je me demande quel en est le véritable objet.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Sur le fond, monsieur Brard, comme l'ont rappelé M. Assouad et M. Trémège, cet amendement répond au souci, que vous partagez sans doute, d'une part de permettre aux résidents de ne pas utiliser leur voiture sans être pénalisés et, d'autre part, de réduire le stationnement de surface. C'est important car cela va dans le sens de la réduction de la circulation que nous souhaitons tous.

Sur la forme maintenant, l'amendement doit permettre de résoudre un problème juridique. Vous avez raison de dire que beaucoup de communes font déjà ce qui nous est proposé par cet amendement, mais le Conseil d'Etat est confronté à toute une série de contentieux quant à la base juridique qui permet aux maires de différencier ainsi le stationnement résidentiel de celui qui ne l'est pas.

L'amendement vise simplement à donner une base législative à ce type de disposition. Par conséquent, on ne peut, me semble-t-il, qu'y être favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Eric Doligé.

**M. Eric Doligé.** Je souhaitais répondre à M. Brard, mais Mme le ministre vient de le faire. Une telle disposition devrait permettre également de limiter le nombre des voitures « ventouse », de plus en plus nombreuses dans certains quartiers, car nous pourrions mieux contrôler ce phénomène.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Albertini.

**M. Pierre Albertini.** Je souhaite émettre un doute sur le fondement juridique en question. En effet, nous sommes en présence de dépendances du domaine public. Or, en France, celui-ci est régi par des principes, notamment en matière d'égalité et, même si elle répond à des objectifs louables, je ne suis pas absolument certain que l'on ait bien mesuré toutes les conséquences d'une telle proposition rédigée un peu à la sauvette. Je suis perplexé.

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

**M. Jean-Pierre Brard.** Madame le ministre, j'entends bien ce que vous dites et je suis prêt à y souscrire. J'appelle simplement votre attention sur le fait qu'une voie

peut être confrontée à des réalités différentes sur toute sa longueur. Sans doute prendrez-vous cet élément en compte dans les textes d'application. Veillons à ne pas créer de nouveaux contentieux en essayant d'en éliminer et d'améliorer la situation.

**M. le président.** La parole est à M. Lionel Assouad.

**M. Lionel Assouad.** M. Albertini a émis des doutes. C'est son droit, mais la réponse de Mme le ministre me semble tout à fait décisive.

Sur le fond, il est bon que, selon les rues, le régime de stationnement puisse être rotatif, mixte ou résidentiel. En outre, sur le plan juridique, un tel amendement est nécessaire, car les maires peuvent actuellement être attaqués si une portion de rue est réservée au stationnement des riverains.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 120.

**M. Pierre Albertini.** Je m'abstiens !

*(L'amendement est adopté.)*

#### ARTICLE 28-2 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982

**M. le président.** M. Brard et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un amendement, n° 93, ainsi rédigé :

« Après la première phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982, insérer la phrase suivante : « Une révision est obligatoire dès lors que les objectifs de qualité de l'air fixés par le plan de protection de l'atmosphère n'ont pas été respectés au cours de l'année précédente ». »

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

**M. Jean-Pierre Brard.** Dans sa version actuelle, le projet de loi fait des plans de déplacements urbains des instruments purement indicatifs. Notre amendement a pour objet d'instituer une forme d'obligation de résultat en rendant nécessaire leur révision si les objectifs fixés par le plan de protection de l'atmosphère ne sont pas atteints.

C'est une mesure de précaution qui vise à rendre plus efficace et plus souple l'un des instruments principaux de ce projet de loi, à savoir le PDU. Elle devrait permettre d'améliorer un texte qui est insuffisant – je le répète depuis le début de la discussion.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** La commission a repoussé cet amendement au profit de l'amendement n° 23, cosigné par M. Bataille, qui est pratiquement identique. Elle a en effet estimé qu'une telle disposition trouvait mieux sa place en fin d'alinéa.

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

**M. Jean-Pierre Brard.** J'eusse apprécié que la commission fit preuve de son esprit d'ouverture et retint mon amendement, mais puisque celui de notre collègue Bataille est de même nature je m'y rallie et je retire le mien.

**M. le président.** L'amendement n° 93 est retiré.

M. Bataille, Mme Royal, MM. Destot, Le Déaut, Ducout et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 80, ainsi rédigé :

« A la fin de la dernière phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982, supprimer les mots : "à leur demande". »

La parole et à M. Christian Bataille.

**M. Christian Bataille.** Il s'agit de rendre obligatoire la consultation des associations et des autres représentants intéressés par l'élaboration d'un plan de déplacements urbains.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Pour des raisons déjà évoquées en première lecture, la commission a rejeté cet amendement.

A l'instar des textes sur l'urbanisme, selon lesquels les plans d'occupation des sols sont soumis à l'avis des associations qui le demandent, le texte prévoit que les associations seront consultées sur le projet de plan à leur demande. Si l'on supprime les mots « à leur demande », la disposition prévue risque d'être un effroyable nid à contentieux.

**M. Claude Demassieux.** Bien sûr !

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Il faudrait en effet consulter toutes les associations : or on n'en connaît pas toujours le nombre, le type et les catégories !

**M. Pierre Albertini.** On n'en finirait pas !

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** On risquerait toujours d'en oublier une, qui pourrait prétendre *a posteriori* avoir eu vocation à être consultée. Ce serait extrêmement dangereux.

J'ajoute que, d'après les contacts personnels que j'ai eus avec les associations en tant que rapporteur, celles-ci ne demandent pas une telle modification du texte.

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

**M. Christian Bataille.** Je retire notre amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 80 est retiré.

M. Brard et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un amendement, n° 94 corrigé, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982, après les mots : "est arrêté", insérer les mots : ", après première consultation des collectivités territoriales concernées." »

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

**M. Jean-Pierre Brard.** Dans sa forme actuelle, le projet de loi laisse trop peu de place aux collectivités locales. Or, bien que le rôle de l'Etat soit primordial, leur intervention n'en est pas moins indispensable pour deux raisons essentielles : d'une part, parce qu'elles connaissent bien leur territoire et les difficultés que posent les déplacements ; d'autre part, parce que nombre d'entre elles ont déjà institué des plans de déplacements urbains. Accepter le projet en l'état serait se priver de cette double expérience.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Nous avons déjà repoussé le même amendement en première lecture.

Monsieur Brard, le mieux est l'ennemi du bien. Si l'on veut vraiment, comme le souhaitent plusieurs collègues ici tout à l'heure, que les plans de déplacements urbains soient rapidement mis en œuvre et ne deviennent pas des usines à gaz, il ne faut pas alourdir la procédure.

Selon le texte actuel, ils seront élaborés par les autorités organisatrices intercommunales des transports en commun. Au demeurant, dans la plupart des régions françaises, les conseils municipaux sont représentés dans ces autorités. Le texte prévoit aussi que tous les conseils municipaux seront consultés une fois le plan élaboré. Cela suffit. Ajouter une consultation de ces conseils en amont, pour l'élaboration du plan, alourdirait énormément la procédure et ferait double emploi. D'autant que, je le répète, la plupart des conseils municipaux sont présents, par l'intermédiaire de leurs délégués, dans les structures intercommunales organisatrices des transports en commun.

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

**M. Jean-Pierre Brard.** J'entends bien ce que vous dites, monsieur le rapporteur, mais votre description ne correspond absolument pas à la réalité en région parisienne où la question des PDU est pourtant importante. En effet, la structure procédant à l'organisation des transports en commun est particulièrement autoritaire et n'associe pas les communes puisque, sauf erreur de ma part, seuls les départements y sont représentés. Vous voyez donc bien que mon argument tient la route, sans mauvais jeu de mots !

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Je comprends très bien votre argument, monsieur Brard, mais il a sans doute échappé à votre habituelle vigilance que le texte proposé pour l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982, dont nous discutons, concerne toutes les régions, sauf précisément l'Ile-de-France, laquelle fait l'objet d'un article spécial, à savoir l'article 28-3.

**M. Jean-Pierre Brard.** Dont acte ! Je retire l'amendement n° 94 corrigé.

**M. le président.** L'amendement n° 94 corrigé est retiré.

M. Jacques Vernier, rapporteur, et M. Bataille ont présenté un amendement, n° 23, ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982 par l'alinéa suivant :

« Le plan est révisé dès lors que les objectifs de qualité de l'air visés à l'article 10 de la loi n° du précitée n'ont pas été atteints. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Le texte actuel prévoit que les plans de déplacements urbains sont évalués tous les cinq ans et révisés le cas échéant. La commission, je m'en suis déjà expliqué, a estimé qu'il convenait, sans attendre forcément le terme fatidique des cinq ans, de prévoir un autre cas de révision, celui où les objectifs de qualité de l'air n'auraient pas été atteints. Il nous semble, en effet, que si les valeurs limites ont été dépassées, c'est probablement que cet instrument préventif que doit constituer le plan de déplacements urbains n'est pas opérant.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Il est clair que le PDU doit être régulièrement révisé, et c'est d'ailleurs ce qu'a prévu le Sénat.

En revanche, il me paraît quelque peu gênant, monsieur le rapporteur, de rendre automatiquement le plan responsable du fait que les objectifs n'ont pas été atteints. On peut imaginer des cas de figure où ce n'est pas le plan lui-même mais, par exemple, la manière dont il a été appliqué qui est à l'origine des défaillances constatées.

Le caractère automatique de la révision risque donc de provoquer certaines difficultés et c'est pourquoi le Gouvernement n'est pas favorable à votre proposition.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 23. (*L'amendement est adopté.*)

#### ARTICLE 28-3 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982

**M. le président.** M. Brard et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un amendement, n° 87, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le texte proposé pour l'article 28-3 de la loi du 30 décembre 1982 :

« Dans la région Ile-de-France, le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative du syndicat des transports parisiens. Le conseil régional d'Ile-de-France, le préfet de région, les préfets de département et le préfet de police sont associés à son élaboration.

« Les représentants des professions et des usagers des transports et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

« Le projet de plan est arrêté par délibération du syndicat des transports parisiens, après avis du conseil régional d'Ile-de-France. Il est soumis, pour avis, sous un délai de deux mois, aux conseils généraux et aux conseils municipaux, ainsi qu'aux préfets. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite mis à disposition du public, pendant deux mois.

« A l'issue de ce délai, le plan, éventuellement modifié pour tenir compte des observations du public, est arrêté par le syndicat des transports parisiens.

« Dans le respect des dispositions du plan régional, des plans de déplacements peuvent être élaborés par des groupements de communes ou par les départements. »

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

**M. Jean-Pierre Brard.** Madame le ministre, le projet de loi prévoit que le plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France est élaboré par le préfet de région et donc par la direction régionale de l'équipement. Or cette direction régionale a pour objectif non de promouvoir une politique des transports favorable à une meilleure qualité de l'air, mais de développer le réseau routier, ce qui semble en contradiction avec l'esprit du projet de loi. Sans vouloir jeter du sel sur les plaies, il faut prendre acte de cette réalité.

Confier l'élaboration et la révision du PDU au syndicat des transports parisiens, assisté, bien sûr, du président du conseil régional qui a compétence en matière de transports collectifs, me semble plus cohérent avec l'objectif de la loi. Adopter cet amendement est d'autant plus nécessaire que l'Ile-de-France est particulièrement touchée par la pollution atmosphérique.

Mon amendement a, en outre, l'avantage de ne pas engendrer de dépense supplémentaire.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Comme en première lecture, monsieur Brard, la commission a repoussé votre amendement.

Il est vrai que la loi prévoit un régime spécial pour la région Ile-de-France. Compte tenu de sa spécificité, c'est l'Etat, et non pas, comme partout ailleurs, l'autorité organisatrice des transports en commun, qui élabore le plan de déplacements urbains.

Vous proposez, monsieur Brard, que cette responsabilité soit confiée au syndicat des transports parisiens. Nous ne sommes pas favorables à cet amendement pour une raison qui me paraît importante. A ma connaissance, bien que je ne sois pas francilien, le syndicat des transports parisiens n'est compétent que pour les transports en commun de voyageurs. Or le plan de déplacements urbains va bien au-delà de la gestion des problèmes de transports en commun. Il a pour objet d'affecter la voirie à différents modes de transport : les transports en commun, la marche à pied, la bicyclette... Donc, l'objectif excède largement la compétence du syndicat des transports parisiens.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Le Gouvernement n'est pas favorable à l'amendement pour les raisons exposées par M. le rapporteur. De plus, cette modification de l'article 28-3 supprime la référence au Conseil de Paris et aussi l'enquête publique, à laquelle, monsieur Brard, vous êtes très attaché.

**M. Jean-Pierre Brard.** Je retire mon amendement, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 87 est retiré.

La parole est à Mme le ministre.

**Mme le ministre de l'environnement.** Monsieur le président, puis-je solliciter une suspension de séance d'un quart d'heure ?

**M. le président.** Bien sûr, madame le ministre.

#### Suspension et reprise de la séance

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

(*La séance, suspendue à douze heures cinq, est reprise à douze heures vingt.*)

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

M. Brard et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un amendement, n° 95, ainsi rédigé :

« Supprimer la dernière phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 28-3 de la loi du 30 décembre 1982. »

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

**M. Jean-Pierre Brard.** Dans sa forme actuelle le projet de loi impose la compatibilité du plan de déplacements urbains et du schéma directeur de la région Ile-de-France, ce qui, dans les faits, revient à soumettre le premier au second. Or le schéma directeur organise les infrastructures routières pour les dix années à venir sur la base d'une forte progression du trafic routier. Adoptée en l'état, la loi serait donc vidée de sa substance initiale car la région Ile-de-France est certainement celle pour laquelle les problèmes de pollution atmosphérique se posent avec le plus d'acuité.

C'est la raison pour laquelle, je vous propose d'accepter cet amendement qui supprime la compatibilité, donc la subordination des PDU au SDRIDF. Son adoption per-

mettra de rompre avec la logique actuelle de l'Ile-de-France qui privilégie le développement des véhicules automobiles.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Comme en première lecture, la commission a repoussé cet amendement. Le schéma directeur de la région Ile-de-France, comme d'ailleurs la plupart des schémas directeurs, couvre – je relisais à l'instant l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme – un nombre très important de domaines. C'est en quelque sorte la Charte de la région Ile-de-France.

**M. Jean-Pierre Brard.** C'est plutôt un carcan !

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Dès lors que ce schéma est polyvalent, il est normal que le plan de déplacements urbains, qui ne couvre lui que les transports en commun qui sont une partie du tout, lui soit subordonné et non l'inverse.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Monsieur Brard, j'ai bien conscience du problème que vous soulevez. Mais, comme M. le rapporteur vient de le rappeler, il faut respecter une certaine cohérence. Un document existe déjà et nous devons en tenir compte dans l'élaboration des nouvelles dispositions, même si, effectivement, des difficultés peuvent surgir. Nous ne pouvons imaginer d'avoir deux dispositifs contradictoires, et comme le SDRIF présente un caractère général et pluridisciplinaire, il paraît extrêmement difficile d'inverser l'ordre des facteurs et de considérer que c'est le PDU qui doit s'imposer au SDRIF, d'autant que cela pourrait entraîner des problèmes de compatibilité de PDU. Par conséquent, monsieur Brard, je ne vois vraiment pas comment on pourrait satisfaire votre demande.

Mais les difficultés qui risquent d'apparaître dans l'élaboration du plan de déplacements urbains donneront peut-être lieu à une réflexion sur le schéma directeur lui-même.

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

**M. Jean-Pierre Brard.** Madame le ministre, la cohérence a bon dos ! Suivre votre démarche revient en fait à considérer l'Ile-de-France comme une région d'exception, mais au pire sens du terme. Jacques Vernier vient de le dire fort justement, le schéma directeur de la région corsete tout, verrouille tout, dans une logique du tout routier. On le voit bien à la multiplication des autoroutes et à la relégation des investissements en faveur des transports en commun.

L'incohérence n'est pas dans ma proposition, mais dans votre position. En effet, ne pas approuver mon amendement, c'est aller à Canossa dans les négociations avec le ministère de l'aménagement du territoire et des transports dont vous connaissez, comme moi, les priorités pour les avoir subies dans les arbitrages. C'est un secret de Polichinelle. Je ne vous demande d'ailleurs pas de confirmer car vous êtes tenue à la solidarité gouvernementale. J' imagine combien cela doit être difficile, sinon à assumer, du moins à supporter.

Certes, ce que je vous propose est un peu en rupture avec Descartes et sa logique. Mais quatre cents ans après, ne peut-on pas sortir d'un cartésianisme étroit...

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Quelle insulte pour Descartes !

**M. Jean-Pierre Brard.** Ce n'est pas Descartes qui est étroit, mais le cartésianisme vu à travers le lorgnon gouvernemental. *(Sourires.)*

Pour en revenir à mon propos, il faut laisser les contradictions s'exprimer en ne subordonnant pas les PDU aux schémas directeurs. Ainsi on pourra faire appel à l'opinion pour trancher les conflits à venir. Tout le monde parle de citoyenneté aujourd'hui : eh bien, moi, je vous propose d'adopter une démarche qui fasse confiance aux citoyens et non pas aux apparatchiks, fussent-ils de l'appareil d'Etat.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 95. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 24, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la dernière phrase du dernier alinéa du texte proposé pour l'article 28-3 de la loi du 30 décembre 1982 : "Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Cet amendement, qui pourrait être considéré comme un simple amendement de cohérence entre l'article 28-3 et l'article 28-2, est très important en pratique.

Selon le texte initial du projet, une fois les plans de déplacements urbains adoptés, les décisions de voirie ou de police devraient « prendre en compte » les orientations de ces plans. Mais nous avons considéré que cette formulation était contradictoire avec l'importance que nous voulions leur donner. S'agissant des décisions concrètes, les orientations de cet outil essentiel de prévention de la pollution atmosphérique risquaient, en effet, d'être reléguées dans un tiroir comme celles d'un simple plan indicatif.

En première lecture, à l'article 28-2 nous avons donc précisé que les décisions concrètes devaient « être compatibles » ou « rendues compatibles avec le plan », ce qui est tout de même plus fort. Par l'amendement n° 24, nous souhaitons que cette rédaction, adoptée par l'Assemblée nationale, et validée par le Sénat à l'article 28-2, soit, par cohérence, reprise à l'article 28-3, qui concerne la région Ile-de-France.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Le Gouvernement est favorable à la proposition de la commission.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 24.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements n°s 25 et 81, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 25, présenté par M. Vernier, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article 28-3 de la loi du 30 décembre 1982 par l'alinéa suivant :  
« Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant. »

L'amendement n° 81, présenté par M. Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Ducout et les membres du groupe socialiste est ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article 28-3 de la loi du 30 décembre 1982 par l'alinéa suivant :

« Le plan est révisé dès lors que les objectifs de qualité de l'air visés à l'article 10 de la loi n° du précitée n'ont pas été atteint. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 25.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Amendement de cohérence entre l'article 28-3 sur le PDU de la région Ile-de-France et l'article 28-2 relatif aux autres régions françaises.

**M. le président.** La parole est à M. Christian Bataille, pour défendre l'amendement n° 81.

**M. Christian Bataille.** Selon amendement, le plan devra être révisé dès lors que les objectifs de qualité de l'air n'ont pas été atteints. Il aurait les mêmes effets que l'amendement n° 23 que l'Assemblée a approuvé à l'article 28-2.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 81 ?

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Par cohérence, en effet, avec les dispositions que nous avons acceptées à l'article 28-2, nous sommes favorable à l'amendement n° 81. Il ne doit évidemment pas y avoir des mesures différentes dans la région Ile-de-France et les autres régions.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 25 et 81 ?

**Mme le ministre de l'environnement.** Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 25.

Sur l'amendement n° 81, auquel je suis défavorable, je répéterai ce que j'ai dit précédemment. Créer un lien d'automatisme entre la révision du plan, laquelle est prévue de toute façon, et le fait que les objectifs de qualité de l'air ne sont pas atteints revient à considérer *a priori* que le plan n'est pas bon alors que c'est sa mise en exécution, par exemple, qui peut ne pas l'être.

Par ailleurs, il faut éviter d'entrer dans un système où le plan de déplacements urbains serait en révision permanente. Il y a là une vraie difficulté.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Par cohérence, nous devrions adopter l'amendement n° 81, puisque nous avons déjà adopté une mesure analogue à l'article 28-2 en dépit d'un avis défavorable du Gouvernement.

Néanmoins, je suis sensible, madame le ministre, au raisonnement que vous venez de tenir. Si les objectifs de qualité de l'air n'ont pas été atteints, c'est peut-être que le plan était mauvais, et à ce moment-là il faut le réviser, mais c'est peut-être aussi qu'il a été mal exécuté, et dans ce cas il n'y a pas forcément lieu de le réviser.

Pour tenir compte de cette remarque qui me paraît tout à fait justifiée, la rédaction de la phrase pourrait être améliorée lors de l'examen à l'occasion de la commission mixte paritaire.

Dans l'immédiat, mes chers collègues, je vous propose d'adopter l'amendement n° 81 dans sa rédaction actuelle.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 25. *(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n° 81 tombe.

**M. Jacques Vernier.** Monsieur le président, je ne comprends pas, les deux amendements sont complémentaires, non exclusifs l'un de l'autre.

**M. le président.** Ces deux amendements sont incompatibles. D'ailleurs, dès lors que deux amendements sont en discussion commune, l'adoption de l'un fait tomber l'autre.

M. Vernier, rapporteur, et M. Trémège ont présenté un amendement, n° 26, ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article 28-3 de la loi du 30 décembre 1982 par l'alinéa suivant :

« Le plan de déplacements urbains est annexé au schéma directeur de la région d'Ile-de-France et est modifié en même temps que celui-ci, selon les procédures qui ont présidé à son élaboration. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Cet amendement dû à l'initiative de M. Trémège prévoit que le plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France est annexé au schéma directeur de la région Ile-de-France et modifié en même temps que celui-ci.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Le Gouvernement n'est pas favorable à cet amendement. Je ne vois pas pourquoi une modification du SDRIF devrait automatiquement entraîner celle du PDU.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 26. *(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 14 du projet de loi, modifié par les amendements adoptés.

*(L'article 14 du projet de loi, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Après l'article 15

**M. le président.** M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 27, ainsi libellé :

« Après l'article 15, insérer l'article suivant :

« I. – Après le 3° du II de l'article L. 5214-16 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un 3°*bis* ainsi rédigé :

« 3°*bis* Plan de déplacements urbains et transports urbains ; »

« II. – En conséquence, le nombre : "quatre" est remplacé par le nombre : "cinq" dans le premier alinéa du même paragraphe. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** En vertu de l'article L. 5214-16 du code général des collectivités territoriales, les communautés de communes ont deux compétences obligatoires et quatre compétences optionnelles. La commission a jugé utile d'en ajouter une cinquième, relative au plan de déplacements urbains et aux transports urbains. Ce n'est qu'une possibilité. Libre à elles de la saisir ou pas.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Le Gouvernement n'est pas favorable à l'amendement n° 27 qui introduit une dualité dans les conditions d'élaboration des plans de déplacements urbains. Même si la compétence n'est qu'optionnelle, monsieur le rapporteur, le fait que deux types d'organismes puissent élaborer les PDU me paraît poser un problème.

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Effectivement, que les plans de déplacements urbains puissent être élaborés par l'autorité organisatrice des transports en commun et les communautés de communes peut poser problème, et je suis prêt, à titre personnel, à retirer l'amendement n° 27.

Je vous rappelle cependant que les communautés de villes ont déjà une telle compétence optionnelle. L'éventuelle dualité entre l'autorité organisatrice et la communauté de communes existe donc d'ores et déjà.

**M. le président.** L'amendement n° 27 est retiré.

M. Vernier, rapporteur, et M. Trémège ont présenté un amendement, n° 28, ainsi rédigé :

« Après l'article 15, insérer l'article suivant :

« Il est créé un établissement public à caractère industriel et commercial, doté de l'autonomie financière et chargé de l'exploitation de lignes de transport public en commun de voyageurs par bateau sur la Seine dans des limites géographiques fixées par décret.

« Le décret visé à l'alinéa précédent fixe la composition du conseil d'administration de l'établissement public et ses règles de gestion.

« Une convention passée entre l'établissement public et le syndicat prévu à l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne, approuvée par décret en Conseil d'État, définit les conditions dans lesquelles l'établissement public présente au syndicat ses budgets, comptes d'exploitation et programmes de travaux et de matériel. »

La parole est à M. Patrick Trémège.

**M. Patrick Trémège.** Dans la région Ile-de-France, il est une avenue essentielle : beaucoup d'élus se sont penchés sur elle, de nombreuses propositions ont été faites, le Gouvernement a demandé des missions, des rapports d'expertise, des délégués interministériels ont été nommés... Il s'agit de la Seine, comme voie de transport écologique.

Une récente étude sur les déplacements des cars de tourisme dans Paris a mis en lumière que la plupart des sites visités par les touristes – Dieu sait s'ils sont nombreux et nous nous en félicitons – étaient situés autour de la Seine. Le trajet, par exemple, d'un autobus de tourisme venant de l'Est comporte un premier arrêt à la Grande Bibliothèque, un autre au musée d'Orsay, puis à la tour Eiffel où tout le monde, après l'avoir visitée, prend les bateaux-mouches, puis reprend le car pour aller au Louvre, et ainsi de suite.

Sur ce point précis, l'utilisation de la Seine paraît évidente. J'ai donc proposé un amendement à la commission, qui a bien voulu l'adopter à l'unanimité en considérant que, par la demande de création d'un établissement public à caractère industriel et commercial, l'Assemblée nationale voudrait optimiser les déplacements sur la Seine.

Ma demande ne concerne pas que Paris ; elle répond à une proposition de loi déposée par mon collègue Santini et certains parlementaires soutenus par les maires des départements traversés par la Seine, en amont et en aval de la capitale.

**M. le président.** Je remercie notre collègue de nous avoir fait faire en imagination un voyage agréable et instructif. Le provincial que je suis y est particulièrement sensible.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme le ministre de l'environnement.** Monsieur le député, vous proposez la création d'un établissement public chargé d'assurer le transport de voyageurs par bateau sur la Seine, non seulement dans Paris, mais dans toutes les communes qui peuvent être concernées.

Je suis convaincue de l'intérêt de ce mode de transport – les grèves de l'année dernière l'ont mis en évidence.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Ce mode présente aussi l'avantage de diminuer l'utilisation des voiries, de faciliter les déplacements dans Paris et de favoriser l'intermodalité, chère à M le député Brard.

Néanmoins, en dépit de tout l'intérêt que le Gouvernement voit au développement de ce mode de transport, je ne peux pas être favorable à cet amendement pour plusieurs raisons.

Premièrement, la création d'un établissement public, dès lors qu'il ne s'agit pas d'une catégorie spéciale, relève non pas de la loi, mais du règlement.

Deuxièmement, la création de cet établissement public ne paraît pas nécessaire. Le syndicat des transports parisiens peut en effet parfaitement confier par voie de convention, l'exploitation de lignes de transport en commun par bateau à des compagnies privées.

**M. François-Michel Gonnot, président de la commission.** Mais il ne le fait pas !

**Mme le ministre de l'environnement.** Il faut favoriser le recours à ces entreprises.

Aussi, je vous propose, monsieur le député, que le Gouvernement demande très rapidement au syndicat des transports parisiens de réaliser une enquête précise sur la faisabilité et sur l'équilibre économique de ce mode de transport. Ainsi nous serons à même de pousser plus loin cette idée.

**M. le président.** La parole est à M. Léonce Deprez.

**M. Léonce Deprez.** Nous sommes nombreux à défendre l'idée d'un transport fluvial sur la Seine non seulement parce que nous en avons éprouvé l'efficacité dans des périodes que nous avons tous en mémoire mais aussi parce que c'est un moyen de mettre en valeur les villes traversées, notamment la capitale. L'idée de notre collègue Santini, reprise par Patrick Trémège, fera sûrement son chemin.

Je reconnais que cette question ne relève pas de la loi. Il ne faut pas insérer dans un cadre législatif ce qui doit rester dans un cadre réglementaire. Comme je défends cette idée dans bien des circonstances, je la reprends en souhaitant qu'il y ait un suivi à la proposition de Mme le ministre.

**M. le président.** La parole est à M. Georges Sarre.

**M. Georges Sarre.** J'apporte, madame le ministre, mon soutien...

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

**M. Georges Sarre.** ... complet à l'amendement proposé par notre collègue Trémège.

Il est nécessaire d'utiliser la Seine. A l'heure actuelle, cette voie royale...

**M. Pierre Albertini.** Républicaine !

**Mme le ministre de l'environnement.** « Voie naturelle » suffira !

**M. Georges Sarre.** « Voie royale », dans ma bouche, c'était montrer quelle importance j'accorde à l'initiative de notre collègue. (*Sourires.*)

**M. François Grosdidier.** Nous l'avions noté !

**M. Georges Sarre.** Il me semble important de manifester une volonté.

Pour ce qui est de la forme, madame le ministre, il est vrai qu'une disposition réglementaire suffit largement. Si, toutefois, l'Assemblée nationale votait aujourd'hui la création d'un établissement public destiné à favoriser le transport public sur la Seine, ce serait une décision forte. C'est pourquoi je crois souhaitable de voter cet amendement.

Sinon que se passera-t-il ? Je connais ce dossier sur le bout des doigts. Le ministère du budget fera tout ce qu'il pourra pour tuer dans l'œuf ce genre d'initiative ! Il est nécessaire de proclamer nettement que l'Assemblée nationale, sur proposition d'un élu de Paris, soutenu par un autre élu de Paris, a voulu adopter un amendement pour faire en sorte que, dans la ville capitale, les différents modes de transport soient utilisés.

C'est pourquoi je vous invite, mes chers collègues, à voter l'amendement de M. Trémège.

Dans l'hypothèse – je ne veux pas y croire mais cela pourrait arriver – où l'amendement ne serait pas voté, je demande que le Gouvernement auquel vous avez l'honneur d'appartenir prenne l'engagement de mettre en place dans des délais rapides un établissement public permettant d'organiser le transport des voyageurs sur la Seine, dans le bief de Paris pour être précis.

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

**M. Patrick Trémège.** Madame le ministre, vous le voyez, dans cette assemblée, il existe sur ce sujet un très large consensus qui dépasse nos couleurs politiques.

Je profite de l'occasion pour rendre hommage à l'action de notre collègue Georges Sarre qui, à l'époque où il était ministre des transports, a beaucoup travaillé sur ce dossier. Il n'y a entre les élus de la ville de Paris aucune espèce de différence sur ce point.

J'ai bien compris les problèmes que cet amendement pouvait poser. Cependant, il m'est difficile de me satisfaire de promesses d'enquêtes parce que voilà maintenant une bonne dizaine d'années que la question est sur le tapis.

Compte tenu de ce consensus et de votre réponse, dans l'esprit favorable, accepteriez-vous, madame le ministre, de prendre l'engagement tout à fait formel de demander au STP de se saisir de ce dossier dans les plus brefs délais ? Il s'agit non pas d'une enquête, mais d'une étude de faisabilité. Il serait bon qu'un rapport soit soumis à l'Assemblée à la demande du président de la commission de la production et des échanges.

Sous réserve de cet engagement formel, je suis prêt à retirer mon amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Eric Doligé.

**M. Eric Doligé.** Je pensais que le fleuve royal était la Loire...

**M. Georges Sarre.** A Tours ! A Paris, c'est différent !

**M. Eric Doligé.** Un esprit centralisateur souffle de temps en temps encore sur la capitale...

Tous les arguments échangés sont intéressants, mais, quelle que soit la décision prise par l'Assemblée, il serait bon de pousser la réflexion un peu au-delà de la Seine pour étudier, sur d'autres fleuves, des possibilités de transport dans des grandes agglomérations.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Je peux prendre l'engagement de demander au syndicat des transports parisiens non pas seulement une enquête, mais une étude sur la faisabilité technique, économique de ce type de desserte, et faire en sorte que le rapport soit adressé à la commission, comme vous le souhaitez.

Monsieur Doligé, pourquoi, en effet, ne pas réfléchir, pour la Loire que vous connaissez particulièrement, aux possibilités d'organiser un transport de voyageurs ? Je ne suis pas du tout opposée à inclure la Loire dans les réflexions générales sur l'intermodalité que, de toute façon, nous devons conduire.

**M. le président.** La parole est à M. Georges Sarre.

**M. Georges Sarre.** L'étude a été faite. La RATP en dispose. Le coût de la création d'un service public de voyageurs sur la Seine représente environ 250 millions de francs. Un peu plus hypothétique est le fonctionnement, mais il faut considérer – l'étude est très précise – que ce service concernerait, par an, 1,5 million de voyageurs, ce qui n'est pas négligeable. Quelles seront les incertitudes ? Faibles. Comme l'a rappelé l'un de nos collègues, l'an dernier, au moment des grèves, quand le ministre Pons a pris la décision de créer des navettes sur la Seine, les voyageurs se sont précipités.

Toute nouvelle étude ne pourrait que confirmer ces données, sauf si le STP, qui est – ne l'oublions jamais – présidé par le préfet de la région Ile-de-France, avait la volonté de tuer le projet dans l'œuf. L'étude existe, les choses sont claires. C'est pourquoi, monsieur Trémège, comme je ne voudrais pas devoir reprendre votre amendement et vous faire le coup du « je ferai mieux que vous » – ce n'est pas du tout mon objectif –, je vous demande de le maintenir. Si l'Assemblée ne manifeste pas sa volonté de développer le transport public des voyageurs sur la Seine, ce projet ne se fera pas.

Sur les autres fleuves, il n'est pas question de transport public. Que feriez-vous, monsieur Doligé, d'un transport public sur la Loire ? Il peut y avoir du tourisme fluvial, certes, il existe déjà et doit se développer, mais c'est sans rapport avec le transport quotidien des voyageurs entre domicile et lieu de travail.

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

**M. Patrick Trémège.** Madame le ministre, je vous remercie de l'engagement que vous venez de prendre.

Monsieur Sarre, sur le point de savoir si la loi peut autoriser la création d'un établissement public, la réponse technique m'a été apportée par Mme le ministre et demander à l'Assemblée d'adopter un texte qui ne permet pas d'atteindre l'objectif visé me semble intellectuellement compliqué.

Vous avez eu raison d'indiquer que le STP est présidé – question de fond s'agissant de la décentralisation – par le préfet. Mais vous avez, madame le ministre, pleine autorité sur ce préfet. Il ne s'agit même pas de demander : le STP doit faire cette étude et la compléter en fonction de nouvelles indications. Par exemple, la circulation dans la région parisienne n'est plus celle que nous connaissions en 1990 : en cinq ans, les mentalités ont clairement évolué ; la problématique touristique est nouvelle.

S'agissant de l'aspect économique, le dossier devrait être fouillé. En effet, pour rendre le projet plus viable, la municipalité de Paris, dont le maire rend aujourd'hui public un plan de circulation générale, est prête à prendre des mesures pour mieux assurer la rentabilité. Si le dossier était un peu plus avancé, il est clair que pourraient se

concevoir des dispositions interdisant la pénétration dans le centre de la capitale des autobus de tourisme – laissés alors en amont et en aval de la Seine – pour les remplacer par des bateaux-bus. Or jamais, la ville de Paris, sur ce point précis n'a été consultée. De nombreux maires, qui ont soutenu ce projet, rencontrent le même problème.

Madame le ministre, soyez vigilante. Vous avez bien perçu que l'Assemblée était déterminée sur ce point. Nous vous faisons, parce que nous n'avons pas d'autres moyens, entièrement confiance.

Je retire l'amendement.

**M. le président.** Qu'en pense le rapporteur ?

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** La commission retire l'amendement.

**M. Georges Sarre.** Bon, je le reprends, monsieur le président.

**M. le président.** M. Georges Sarre reprend l'amendement n° 28.

La parole et à M. Eric Doligé.

**M. Eric Doligé.** C'est vrai, monsieur Sarre, sur certains fleuves, notamment la Loire, on ne peut pas organiser de transports en commun, compte tenu des différences de niveaux.

Mais si ce projet se réalise à Paris, pourquoi n'en serait-il pas de même à Nantes, à Lyon, à Bordeaux ou ailleurs, sur la base de l'intermodalité ? Cela mérite réflexion ; bien sûr si on n'y parvient pas à Paris, on n'y arrivera pas ailleurs !

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

**M. François-Michel Gonnot, président de la commission.** M. Georges Sarre peut très bien reprendre l'amendement que viennent de retirer Patrick Trémège et Jacques Vernier, mais il nous met un peu en porte-à-faux.

Soyons plus explicite. En ce moment, je m'exprime à titre personnel, mais je crois traduire la volonté de la majorité des collègues ici présents : ce projet doit aboutir.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Parfaitement !

**M. François-Michel Gonnot, président de la commission.** Mme le ministre a clairement exprimé la volonté du Gouvernement de lancer dans les meilleurs délais une étude aboutissant à des propositions précises de la part du syndicat des transports de la région parisienne.

Comme Patrick Trémège l'a expliqué, même si nous votons cet amendement nous ne sommes pas compétents pour créer un établissement public industriel et commercial. C'est un obstacle que nous ne pouvons pas ignorer en tant que législateurs.

D'énormes problèmes financiers se posent par ailleurs, monsieur Sarre. Vous en avez rappelé le montant tout à l'heure. Nous ne pouvons pas mettre à la charge du syndicat des transports 250 millions sans nous interroger sur la façon de les financer. Nous savons parfaitement que cette charge ne peut pas revenir exclusivement à l'Etat, mais qu'elle pèsera aussi, à travers le versement transports, sur les entreprises.

La réponse et la proposition de Mme le ministre me semblent, donc tout à fait cohérentes, de bon sens. Cela mérite d'être étudié rapidement et sérieusement.

Maintenant, si la volonté du syndicat des transports de la région parisienne n'était pas aussi affirmée que celle qui est exprimée ici par notre assemblée et par le Gouver-

nement, nous pourrions toujours – et nous pouvons en prendre au moins l'engagement de principe – légiférer sans nous laisser renvoyer à d'énormes études, vouées à l'échec en raison de cette mauvaise volonté du STP ou d'autres raisons qui nous échapperaient.

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

**M. Jean-Pierre Brard.** Cela mérite d'être étudié rapidement et sérieusement, a dit M. le président de la commission... Très brièvement, je proposerai d'allonger la liste des adverbes. On pourrait dire aussi : énergiquement, minutieusement.

**M. François-Michel Gonnot, président de la commission.** Je les reprends !

**M. Jean-Pierre Brard.** J'entends bien... tant que cela ne coûte rien ! On pourrait dire aussi : résolument...

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

**M. Jean-Pierre Brard.** On pourrait en trouver d'autres et les égrener jusqu'à la fin de la discussion du projet de loi.

**M. Georges Sarre.** Les égrener fermement !

**M. François-Michel Gonnot, président de la commission.** Et brièvement ! (*Sourires.*)

**M. Jean-Pierre Brard.** Comme vous l'avez dit, fort justement, monsieur Gonnot, vous êtes maintenant en porte-à-faux. La majorité dépose des amendements, mais pour rire. La discussion avance, mais vous n'êtes pas résolu à aller jusqu'au bout. Pour le coup, votre démarche n'est pas caractérisée par le « résolument ». Vous mettez la machine en panne !

Pour ma part, je soutiens l'amendement qui a été repris par notre collègue Georges Sarre.

**M. le président.** La parole est à M. Georges Sarre. Brièvement ! (*Sourires.*)

**M. Georges Sarre.** Très !

**M. Jean-Pierre Brard.** Ardemment ! (*Sourires.*)

**M. Georges Sarre.** D'abord, jusqu'à présent, il n'y a pas eu « des » rapports, mais un seul rapport. Si vous décidez qu'il y en aura un autre, ce sera le second, et pas le énième.

Ensuite, je précise que la vocation de l'Assemblée nationale est de voter la loi, chacun le sait, mais aussi de créer des établissements publics. Madame le ministre, quand j'étais au banc du gouvernement, j'ai fait voter par l'Assemblée la création de Voies navigables de France, établissement public à vocation industrielle et commerciale. Alors ne dites pas qu'on ne peut pas le faire. On le peut, et on le doit !

Je reprends donc l'amendement de M. Trémège pour montrer que l'on veut vraiment avancer.

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

**M. François-Michel Gonnot, président de la commission.** Je ne peux pas laisser passer ce qu'a dit M. Brard et qui, incontestablement – encore un adjectif ! (*Sourires.*) –, dépasse sa pensée.

Ce n'est pas pour rire que la commission de la production et des échanges, à deux reprises, à l'unanimité de ses membres, a voté l'amendement dont nous discutons. Elle

a voulu faire preuve de fermeté et de volonté. Elle a souhaité que le Gouvernement s'y rallie. Voilà qui est fait. Maintenant, il faut atteindre un certain temps, que nous souhaitons le plus bref possible, pour aboutir de façon raisonnable.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** En premier lieu, j'ai manifesté très clairement ma volonté – je n'entre pas dans la liste des adverbes, mais dans la liste des noms, monsieur Brard.. (*Sourires.*)

**M. Jean-Pierre Brard.** Vous alliez glisser sur les adverbes ?

**Mme le ministre de l'environnement.** ...de saisir le STP pour qu'il nous remettre rapidement ce document. La précédente étude est ancienne, comme vous l'avez rappelé, et nous avons besoin de connaître la faisabilité technique du projet, c'est-à-dire ses conditions d'exécution.

J'ai parfaitement entendu les souhaits de l'Assemblée, sur tous les bancs, concernant le développement de ce type de transport sur la Seine – voire sur d'autres fleuves, monsieur Doligé. Mais très franchement, je ne crois pas que la solution proposée soit la seule, compte tenu de l'engagement que j'ai pris.

En deuxième lieu, monsieur Sarre, je me permets de vous rappeler que la création de cet établissement public – établissement public et non catégorie d'établissement public – ne relève pas du domaine de la loi.

En troisième lieu, vous avez évoqué le coût de cet établissement public – dont a parlé aussi M. le président Gonnot – pour les entreprises, pour le syndicat, mais également pour l'Etat. Je ne souhaiterais pas devoir opposer purement et simplement l'irrecevabilité à cet amendement...

**M. Jean-Pierre Brard.** C'est l'argument d'autorité ?

**Mme le ministre de l'environnement.** Je vous demande, monsieur Sarre, de prendre acte de l'engagement qu'a pris clairement le Gouvernement et de retirer cet amendement.

**M. Georges Sarre.** Monsieur le président, avec votre permission...

**M. François Vannson.** Il faut passer au vote !

**M. le président.** Monsieur Sarre, le débat a été bien fourni. Chacun s'est suffisamment expliqué. Nous sommes éclairés, les uns et les autres, et Mme le ministre a eu, tout naturellement, le dernier mot.

Je mets aux voix l'amendement n° 28.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** La suite de la discussion est renvoyée à une prochaine séance.

2

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion des propositions de loi :

– n° 741, visant à créer un plan d'épargne entreprise-retraite,

– n° 1039, créant des fonds de pension,

**M. Jean-Pierre Thomas, rapporteur au nom de la commission des finances de l'économie générale et du Plan (rapport n° 1286).**

(Séance mensuelle réservée à l'ordre du jour fixé par l'Assemblée en application de l'article 48, alinéa 3, de la Constitution.)

La séance est levée.

(*La séance est levée à treize heures cinq.*)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral  
de l'Assemblée nationale,  
JEAN PINCHOT*











