

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. DIDIER BARIANI

1. **Accord euro-méditerranéen entre la Communauté européenne et la République tunisienne.** – Discussion d'un projet de loi (p. 2).

M. Roger Romani, ministre des relations avec le Parlement.

M. Willy Diméglio, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 5)

MM. Daniel Colin,
Charles Cova,
Georges Hage,
Michel Fromet.

Clôture de la discussion générale.

Article unique. – Adoption (p. 9)

2. **Convention d'entraide judiciaire entre la France et la République de Corée.** – Discussion, selon la procédure d'adoption simplifiée, d'un projet de loi (p. 9).

Article unique. – Adoption (p. 9)

3. **Convention portant création du programme régional océanien de l'environnement.** – Discussion, selon la procédure d'adoption simplifiée, d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 9).

Article unique. – Adoption (p. 9)

Suspension et reprise de la séance (p. 10)

4. **Air et utilisation de l'énergie.** – Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 10).

Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.

M. Jacques Vernier, rapporteur de la commission de la production.

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

M. Jean-François Mattei, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles.

EXCEPTION D'IRRECEVABILITÉ

Exception d'irrecevabilité de M. Fabius : Mme Ségolène Royal, M. Pierre Mazeaud, Mme le ministre, M. Jean-Pierre Brard.

Rappels au règlement (p. 17)

MM. Pierre Mazeaud, Jean-Pierre Brard, Mme le ministre, MM. le président, Christian Bataille, Pierre Albertini, Jean-Yves Le Déaut.

Suspension et reprise de la séance (p. 24)

Reprise de la discussion (p. 26)

Exception d'irrecevabilité (*suite*) : Mme le ministre, MM. Denis Merville, Pierre Albertini, Christian Bataille. – Rejet.

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

5. **Ordre du jour** (p. 30).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE M. DIDIER BARIANI,

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures.)

1

ACCORD EURO-MÉDITERRANÉEN ENTRE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE ET LA RÉPUBLIQUE TUNISIENNE

Discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République tunisienne, d'autre part (n^{os} 2767, 2850).

La parole est à M. le ministre des relations avec le Parlement.

M. Roger Romani, ministre des relations avec le Parlement. Je vous prie d'abord d'excuser Mme Sudre, secrétaire à la francophonie, qui va sans doute nous rejoindre dans quelques instants.

La signature de l'accord d'association entre l'Union européenne et la Tunisie, qui a eu lieu le 17 juillet 1995 à Bruxelles, constitue un acte politique majeur. Ce nouvel accord, qui remplace l'accord de coopération de 1976 et ses protocoles d'adaptation successifs, est en effet important à plus d'un titre.

D'abord, il représente le premier accord dit de la « nouvelle génération » signé entre l'Union européenne et un pays tiers méditerranéen. Ensuite il instaure entre l'Union européenne et la Tunisie un partenariat étendu, qui couvre à la fois les domaines politique, économique et culturel. Enfin, il ouvre la voie à un renouvellement ambitieux de la politique méditerranéenne de l'Union européenne. En ce sens, comme le souligne l'excellent rapport de M. Diméglio, il est bien un accord novateur et exemplaire.

L'Europe se doit aujourd'hui de prendre la mesure de l'importance stratégique de sa rive sud. Cela correspond à un impératif de solidarité et à un devoir d'équilibre. Le Président de la République l'a fort justement rappelé. Les mots qu'il a prononcés à l'université du Caire le 8 avril dernier sont encore présents dans nos esprits : « Après

avoir détruit un mur à l'Est, l'Europe doit désormais construire un pont au Sud » disait-il, et je suis persuadé qu'il a raison.

C'est avec une telle ambition que l'Union européenne a entrepris de renouveler les accords de coopération qui la lient, depuis la fin des années 1970, aux pays du sud de la Méditerranée.

La Tunisie a été première à conclure un tel accord, avant qu'Israël et le Maroc en fassent autant. Des négociations sont en cours avec la Jordanie, l'Égypte et le Liban et devraient bientôt s'ouvrir avec l'Algérie. Par ailleurs, des conversations exploratoires se poursuivent avec l'Autorité palestinienne et la Syrie.

L'accord soumis aujourd'hui à votre approbation témoigne de la volonté de la République tunisienne d'avancer résolument vers un nouveau partenariat avec l'Europe, partenariat qui demandera un engagement très fort de part et d'autre.

Ce nouvel accord d'association représentera en effet un véritable saut qualitatif dans la relation euro-tunisienne, et ce pour trois raisons.

Il y aura d'abord un élargissement considérable des domaines de coopération. Un dialogue politique sera mis en place. La question des services et du droit d'établissement sera prise en compte. De nouveaux domaines de coopération seront ouverts, notamment en matière économique, sociale, culturelle et financière.

Il y aura ensuite un approfondissement très net de la coopération. Le respect des droits de l'homme et des principes démocratiques constituera désormais un élément essentiel de l'accord. Le régime commercial préférentiel sera amélioré et la coopération économique sera renforcée de manière à accompagner l'ouverture de l'économie tunisienne et à encourager l'intégration régionale.

Il y aura enfin une réciprocité des engagements, qui est le gage d'un authentique partenariat. Cela concernera avant tout le régime des échanges, avec l'établissement progressif d'une zone de libre-échange. Par ce biais, la Tunisie a fait le choix d'une ouverture résolue, mais ordonnée, de son économie, qui favorisera, à n'en pas douter, sa modernisation. Cette instauration progressive d'une zone de libre-échange constitue à l'évidence un défi important pour l'économie tunisienne. Elle nécessitera des périodes d'adaptations, qui sont prévues dans l'accord et un soutien financier important que l'Union européenne est prête à lui apporter.

La Tunisie possède en elle-même des atouts pour parvenir à relever ce défi. Sa situation intérieure est stable, politiquement et socialement. Son économie est globalement saine et lui permet d'afficher le premier revenu par habitant des pays du Maghreb. Le taux de croissance prévu pour 1996 est supérieur à 6 p. 100, entraîné par un retour à la croissance du secteur agricole. La politique prudente menée par les autorités monétaires tunisiennes leur permet de garder la maîtrise des prix. Enfin, ses grands équilibres sont bien contrôlés : le déficit public est fixé à 2 p. 100 du PIB en 1996 et la dette extérieure est stable.

Des réformes structurelles ont d'ores et déjà été engagées mais devront être poursuivies : je songe notamment au démantèlement progressif du tarif douanier, à la mise à niveau de l'industrie, au développement de l'infrastructure agricole, à la promotion des investissements européens en Tunisie, à l'amélioration de la formation professionnelle.

Dans ce contexte, le soutien financier qu'apportera l'Union européenne à la Tunisie est primordial. Comme vous le savez, mesdames et messieurs les députés, le rééquilibrage de la politique extérieure de la Communauté se traduit aussi par un nouvel effort financier en direction des pays méditerranéens. Les dernières décisions du Conseil européen de Cannes en donnent la mesure : près de 5 milliards d'écus seront affectés à la Méditerranée pour la période 1995-1999. Cette somme, qui a vocation à être doublée par des prêts de la Banque européenne d'investissement, est en forte augmentation par rapport à la période précédente et marque un net rattrapage par rapport aux crédits consentis aux pays d'Europe centrale et orientale.

Au-delà de ces aspects financiers, nous assistons plus fondamentalement aujourd'hui à ce qu'on pourrait appeler l'« éveil d'une conscience méditerranéenne » que traduit bien cet accord. La conférence euro-méditerranéenne, qui s'est tenue à Barcelone les 27 et 28 novembre derniers, en a en quelque sorte constitué l'acte fondateur. La Méditerranée a trop longtemps été un espace de tensions et de conflits, elle doit redevenir un espace de paix et de prospérité.

Vous savez à quel point la France est attachée au succès de ce processus. Elle est heureuse aujourd'hui que la Tunisie, en concluant cet important accord avec l'Union européenne, s'associe à cette ambition.

Telles sont, monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames et messieurs les députés, les principales observations qu'appelle l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République tunisienne d'autre part, et qui fait l'objet du projet de loi aujourd'hui proposé à votre approbation.

Vous me permettrez d'ajouter que le Gouvernement est heureux aujourd'hui de concrétiser, à l'occasion de la présentation à l'Assemblée nationale de cet accord d'association, l'amitié qui a longtemps, toujours unis nos deux pays, la Tunisie et la France. Je vous remercie.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur de la commission des affaires étrangères.

M. Willy Diméglio, rapporteur de la commission des affaires étrangères. Monsieur le ministre, l'Europe aurait-elle enfin la volonté de regarder vers le Sud et de mettre en place une zone de partenariat avec des moyens humains et financiers adaptés ? C'est la question que je posais le 21 novembre 1995 à votre collègue des affaires étrangères avant la conférence de Barcelone, d'où nous est venu un signe encourageant dans la mesure où ses conclusions affirment de manière solennelle la volonté politique des Quinze de jeter les bases d'une nouvelle politique méditerranéenne de l'Union, reposant sur deux piliers complémentaires.

D'une part, un partenariat global, d'autre part, l'approfondissement des relations bilatérales.

L'intitulé de l'accord mérite d'être brièvement commenté.

Cet accord est qualifié « d'euro-méditerranéen ». Cette précision est destinée à montrer la cohérence de la politique méditerranéenne de l'Union.

Les accords euro-méditerranéens sont par ailleurs des accords d'association. Il s'agit d'un terme très fort, à la mesure de l'engagement politique de l'Union. Même si l'association ne débouche pas sur l'adhésion, elle traduit un niveau de relations plus poussé que précédemment, les accords antérieurs étant seulement des accords de coopération.

L'accord d'association de 1995 avec la Tunisie se présente comme un texte novateur. Par rapport à l'avenir, il se veut exemplaire.

Un accord novateur : les accords de coopération conclus entre 1975 et 1977 avaient montré leurs limites ; l'accord de 1995 repose sur des mécanismes nouveaux et son champ d'application est plus large.

La dimension méditerranéenne n'est pas en soi une nouveauté dans la politique extérieure de la Communauté et de l'Union européennes. Mais force est de constater qu'elle s'est trop souvent limitée à l'incantation, les discours généreux n'étant pas toujours suivis d'effets. La nécessité de traiter de manière globale les facteurs politiques, économiques et sociaux du développement en Méditerranée a conduit la Communauté à proposer aux pays des rives sud et est un partenariat global euro-méditerranéen.

Mais une fois ces principes définis, quelle va en être l'application ? Car le plus important, c'est le « suivi » de Barcelone. L'expérience en la matière incite à une certaine circonspection. Depuis une vingtaine d'années, par moins de dix-sept initiatives multilatérales en Méditerranée ont pu être recensées, dont onze depuis 1989 ! Il serait désastreux que la conférence de Barcelone, qui a eu un grand retentissement dans les pays du Sud, subisse le même sort.

Heureusement, les raisons d'espérer existent. En premier lieu, la conférence n'a pas seulement adopté une déclaration de principe, mais aussi un programme de travail ; en second lieu, comme l'a noté M. le ministre, l'enveloppe financière destinée à la Méditerranée pour la période 1995-1999 s'élève à 4,685 milliards d'écus.

Si l'on peut espérer que les conclusions de Barcelone ne restent pas lettre morte, c'est aussi parce que ce processus multilatéral s'articule avec une politique de renégociation des accords bilatéraux de la Communauté, sur le modèle de l'accord avec la Tunisie.

L'un des principaux objectifs du partenariat euro-méditerranéen est la mise en place, à l'horizon 2010, d'une zone de libre-échange dans la région. L'accord bilatéral avec la Tunisie reprend cet objectif. Sont concernés les produits industriels ; quant aux produits agricoles, ils ont été un peu laissés à l'écart. Nous devrions apporter beaucoup plus d'attention à ce volet et lancer un processus de « coopération réfléchie », faute de quoi nos propres productions méditerranéennes en supporteraient les conséquences.

L'accord d'association couvre également les services et le droit d'établissement. Enfin, il renforce la coopération économique et couvre une vaste gamme de domaines : coopération régionale, éducation, formation, rapprochement des législations, télécommunications, tourisme, coopération douanière et statistique, lutte contre la drogue et le blanchiment de l'argent.

Il améliore également la coopération sociale et culturelle et laisse une place aux questions politiques.

Il est permis de se demander quelles seraient ses conséquences pour l'économie tunisienne qui peut servir d'exemple pour l'ensemble de la région. L'accord signé le

17 juillet 1995 avec la Tunisie est le premier dans le processus de renouvellement liant la Communauté européenne aux pays du sud de la Méditerranée. Ce n'est peut-être pas un hasard, parce que cela témoigne de l'engagement de la Tunisie sur ce dossier et traduit aussi la qualité des résultats obtenus par ce pays dans sa politique de développement économique et social.

La Tunisie bénéficie d'une situation économique très saine : un PIB en augmentation de 3,5 p. 100 en 1995, qui pourrait atteindre à 6,7 p. 100 en 1996 ; des exportations en augmentation ; un taux de chômage de 16 p. 100, mais supportable grâce au tissu familial ; une inflation de 6,3 p. 100, qui ne devrait pas dépasser 5 p. 100 en 1996 ; enfin, des grands équilibres internes qui restent bien contrôlés, avec une dette extérieure qui est stable.

Bien sûr, on peut noter quelques faiblesses : la demande intérieure, ou la croissance qui demeure à l'excès liée à une agriculture encore largement traditionnelle, souvent soumise aux aléas climatiques. Enfin, l'effort d'investissement, même s'il atteint 25 p. 100 du PIB, reste encore insuffisant et trop concentré sur le tourisme et sur le commerce.

La situation sociale constitue un atout sérieux pour le développement de la Tunisie. C'est un modèle dont on ne parle pas assez et que, à mon avis, il faut mettre en évidence en Méditerranée.

D'abord, une politique démographique remarquable, déjà ancienne, mise en place par Bourguiba, a permis d'atteindre un taux d'accroissement de la population de 1,9 p. 100 en 1994. Pour les pays méditerranéens, c'est vraiment un chiffre record.

La Tunisie a également une population urbaine à plus de 60 p. 100 avec une classe moyenne nombreuse – 70 p. 100 – ayant un bon niveau d'éducation. La place des femmes est sans équivalent dans tout autre pays du Proche et du Moyen-Orient. Le syndicalisme est une réalité forte ; l'Union générale des travailleurs tunisiens joue un véritable rôle de négociation.

Certains mettent l'accent sur le bilan politique qui semble plus contrasté. A l'actif du Gouvernement, il faut quand même mettre l'éradication de l'extrémisme islamiste incarné par le mouvement Ennahda, grâce à une politique sécuritaire.

Dans l'ensemble, la situation politique intérieure de la Tunisie est caractérisée par une grande stabilité. D'aucuns considèrent parfois que certains aspects de cette politique se traduisent par des excès, et des atteintes aux droits de l'homme sont dénoncées. Il est vrai que les choses ne sont pas faciles pour ce pays qui essaye de cumuler développement économique et développement social et qui, devant affronter le cap des tempêtes de la zone de libre-échange, a une peur constante de voir finalement s'écrouler tout cet édifice et tout cet équilibre.

Mais il est significatif que la Tunisie ait accepté de souscrire dans le texte de l'accord d'association des engagements relativement précis et contraignants en matière de respect des droits de l'homme et des principes démocratiques. Il faut signaler qu'elle a été le premier pays du monde arabe à avoir créé, en 1977, une ligue nationale des droits de l'homme et à avoir institué un comité supérieur des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

L'Union européenne dispose, par ailleurs, avec le nouvel accord, d'un instrument qui lui permet de s'assurer en permanence du bon fonctionnement des respects de ces principes et, en tant que de besoin, de réagir de manière appropriée selon les modalités définies à l'article 90, paragraphe 2, de l'accord.

Toutefois, c'est surtout en matière économique que l'accord d'association aura d'importantes conséquences. La mise en place d'une zone de libre-échange peut, par des effets pervers, se traduire par une grande déstabilisation. En effet, une zone de libre-échange non contrôlée demande des efforts asymétriques dès lors que le marché européen est déjà ouvert et que nous demandons aux Tunisiens d'ouvrir le leur.

Cela peut aussi se traduire par un déficit du commerce extérieur, entraînant un déficit budgétaire et, par voie de conséquences, une coupe dans les dépenses sociales ou d'investissement, puis par du chômage, puis par de l'émigration. Autrement dit, nous mettons en place un plan de développement pour essayer de fixer des populations sur place, et nous risquons d'aboutir aux effets inverses si nous ne prenons un certain nombre de précautions.

La réalisation de la zone de libre échange doit donc s'effectuer dans des conditions propres à limiter ce risque. Une période de transition de douze ans est prévue, et une clause de protection des industries naissantes est incluse mais nous devons aider la Tunisie à réussir son pari d'ouverture en soutenant ses réformes économiques et financières et en l'aidant dans son combat sur le terrain social.

Sur le plan économique, la Tunisie a accompli des efforts remarquables : liberté des prix, convertibilité, code des investissements, notamment et sur lesquels je ne reviendrai pas. L'Europe, quant à elle, attribuera dans le cadre du plan MEDA, des crédits assez conséquents : 250 millions d'euros pour les années qui viennent contre 116 millions au cours des quatre dernières années.

Mais les financements publics ne suffisent pas. Il faudra que les investissements privés prennent le relais, et notamment que l'Europe prenne conscience de la nécessité d'investir en partenariat dans ces pays. Je rappelle que l'Europe investit sept fois moins en Méditerranée que les Etats-Unis n'investissent au Mexique. C'est un des défis que nous devons relever.

La France ne peut qu'accueillir favorablement le présent accord d'association, pour deux séries de raisons. La première à cause du rôle moteur que joue notre pays dans la relance de la politique méditerranéenne de l'Union. La seconde, qui milite en faveur d'une ratification rapide de l'accord d'association, est la qualité exceptionnelle des relations franco-tunisienne.

L'éclat particulier donné à la visite du Président de la République française en Tunisie et l'accueil chaleureux que lui a réservé le président Ben Ali en octobre dernier témoignent du potentiel de sympathie dont dispose la France dans ce pays et du souhait profond des tunisiens d'entretenir avec nous des rapports privilégiés. Pour la France, la Tunisie a vocation à être un des points d'appui essentiels de la politique méditerranéenne. Pour l'Union européenne, elle doit être au centre de l'ensemble euro-méditerranéen en construction.

Dans le domaine parlementaire aussi, d'excellentes relations et de nombreuses séances de travail ont été établies sous l'impulsion des président Philippe Séguin et Habib Boulares. Il est hautement symbolique que les débats de ratification de l'accord d'association se déroulent simultanément à Tunis et à Paris.

En conclusion, monsieur le ministre, je voudrais vous faire part d'une observation et de trois réflexions.

Mon observation concerne l'excellence des rapports franco-tunisiens. La France est le premier partenaire commercial de la Tunisie, le premier fournisseur, le premier client, le premier créancier bilatéral, le premier investisseur. La présence française, en termes d'entre-

prises, se traduit par plus de 300 filiales employant 22 000 salariés et ces investissements sont le fait de petites et moyennes entreprises. Bref, le bilan est remarquable.

Ma première réflexion porte sur la construction de l'ensemble euro-méditerranéen. Si cette construction annoncée à grands coups de trompes médiatiques ne se réalise pas rapidement avec détermination et générosité, si elle n'est pas perçue par tous les peuples de la région, dans les prochaines années comme porteuse de paix et de progrès et si nous nous révélons incapables de réduire l'écart entre les deux rives de la Méditerranée, alors les incompréhensions pourraient se muer en déchirures. Il faut une action globale fondée sur des valeurs de liberté et de solidarité. Je me félicite que dans son discours du Caire le Président de la République française ait su donner un souffle à cette espérance.

Ma deuxième réflexion concerne la Tunisie. En ce moment même, nos collègues tunisiens débattent également sur ces accords. Permettez-moi de les saluer et surtout de les féliciter. Ces félicitations les concernent directement, mais à travers eux c'est les dirigeants et le peuple tunisien qu'il faut féliciter car accepter de relever un défi comme celui de la zone de libre-échange nécessite beaucoup de courage et d'audace. Saurons-nous faire preuve de la même audace et du même courage pour leur proposer un modèle d'industrialisation fondé sur des technologies avancées et intermédiaires ? Serons-nous capables d'édifier sur le pourtour de la Méditerranée un nouveau modèle de développement ?

Ce problème est fondamental car on ne saurait s'accommoder de la constatation selon laquelle, il y aura en l'an 2000 dans les trois pays du Maghreb 4 à 5 millions de chômeurs et que désormais nous ne pouvons plus rien y changer. Quel problème pour l'Europe et pour son flanc sud !

Troisième et dernière réflexion, monsieur le ministre : me resterait-il un seul doute sur la nécessaire ratification de ces accords, qu'il serait balayé par l'analyse de deux chiffres.

La semaine passée, au cours de son audition devant la commission des affaires étrangères, M. Federico Mayor, directeur général de l'UNESCO a déclaré qu'un peuple maîtrisait son destin par l'éducation. La Tunisie a su donner du pain à tous ses enfants mais elle a su surtout leur offrir la maîtrise de leur destin en acceptant de consacrer 30 p. 100 de son budget à l'éducation nationale, ce qui est exceptionnel. Plus encore, nous devons savoir, nous Français, que 25 p. 100 de ces sommes, soit 7,5 p. 100 du budget de la Tunisie, sont consacrés à l'apprentissage de notre langue : le français. Quel acte de foi envers notre pays !

J'espère, monsieur le ministre, mes chers collègues, avoir, du haut de cette tribune, trouvé les mots justes pour dire simplement à nos amis tunisiens que désormais nous partageons le même destin. La commission des affaires étrangères à l'unanimité a adopté ce rapport ; elle invite l'Assemblée à faire de même. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Daniel Colin.

M. Daniel Colin. Monsieur le président, monsieur le

ministre, mes chers collègues, « Mer intérieure, la Méditerranée se dessine comme un point d'ancrage entre trois continents », disait Fernand Braudel. Cet ancrage naturel qu'offre la Méditerranée, n'a cependant jamais débouché concrètement sur un ancrage politique, économique et culturel des deux rives de la *Mare nostrum*. Le partenariat qu'ébauche cet accord euro-méditerranéen dans ces trois domaines réussira-t-il à forger cet ancrage, au sein de l'Union européenne, chez les Tunisiens et les Français ? Là est toute la question.

Au sein de l'Union européenne, la prise de conscience s'est accélérée, sous le poids des réalités. Dans les esprits, ce n'est que progressivement, aux sommets de Corfou puis d'Essen, que les Quinze se sont convaincus de la nécessité de donner une perspective stratégique à leur politique méditerranéenne, et de rééquilibrer leur engagement pour favoriser leur sécurité. La conférence de Barcelone de novembre dernier, dans la foulée de ce cheminement, en a été le point d'orgue.

Néanmoins, surgissent les premières interrogations : ce projet global, puisqu'il comprend le dialogue politique, le développement économique et social et les relations culturelles, est-il, monsieur le ministre, réellement partagé par les Quinze, surtout à l'heure où la présidence de l'Union retourne, et pour longtemps, aux pays commerçants du Nord ?

Ne faut-il pas s'étonner des déclarations allemandes, comme celle de Volker Rühle, ministre de la défense, qui, dans un entretien récent accordé au *Figaro*, a dit que les guerres à notre périphérie du Sud ne sont pas notre objectif ?

Dans les faits, ensuite, la coopération euro-méditerranéenne d'avant Barcelone était inadaptée. Reposant sur deux piliers, un système de préférence commerciale et une coopération financière, elle ne fut pas à la hauteur des enjeux du Sud : de nombreux pays tiers méditerranéens n'ont pas pu ou pas su profiter pleinement des préférences commerciales et des aides financières communautaires. L'aide financière de la Communauté européenne n'était pas à la mesure des besoins de profonde restructuration des économies du Sud. La pression démographique pesait, enfin, si lourdement sur l'économie et créait des tensions politiques et sociales telles que celles-ci ne pouvaient être résorbées par les seuls moyens économiques.

Bref, il importait de transformer l'assistance traditionnelle en un véritable partenariat. Le dispositif nouveau rencontrera-t-il plus de succès que l'autre ? Comme le rapporteur, je le pense.

Tout d'abord, son contenu est global parce qu'il envisage tous les aspects de la crise et fonde un triple partenariat en cohérence avec les options de Barcelone.

Ensuite, il est géographiquement cohérent et s'appuie sur le socle des accords coopération en cours de renégociation.

Enfin, il est rendu plus crédible du fait des engagements financiers sur lesquels il repose. Le Conseil européen de Cannes a fixé le montant de l'aide aux pays tiers méditerranéens à 4,68 milliards d'euros sur la période 1995-1999, montant couplé avec le règlement financier adapté dit MEDA qui devrait être prochainement adopté par les Quinze.

Néanmoins, cette nouvelle approche ambitieuse sur le plan des objectifs sera-t-elle traduite dans les faits ? Ainsi, monsieur le ministre, je m'interroge sur les points suivants.

Quel contenu donnera-t-on au dialogue politique, formule choc dont on voit cependant les limites ?

Quelles initiatives l'Europe prendra-t-elle en matière de sécurité vis-à-vis de ses pays pour éviter tous les discours incantatoires, louables certes, mais peu concrets ? Ne pourrait-on pas envisager un partenariat de l'UEO, désormais renforcé après le sommet de Berlin, avec ces pays de la rive sud, des manœuvres communes au sein de l'Euro-marfor et de l'Eurofor, forces européennes du Sud ?

La formule du libre-échange, présentée comme la vraie solution, est-elle la solution miracle ? Dans une remarquable contribution intitulée « L'Europe devra aussi se repenser à partir du Sud », le rapporteur Willy Dimeglio remarquait que « l'intérêt du libre-échange entre deux zones de niveaux de développement très différents est loin d'être établi notamment pour le partenaire le plus faible [...]. La « déprotection » risque d'entraîner pour la rive sud un manque à gagner fiscal, un déficit du commerce extérieur et un déficit budgétaire qui imposent un effort de stabilisation et d'ajustement, qui portera inéluctablement sur les dépenses d'investissement et, probablement, sur les dépenses à caractère social : santé, éducation, logement [...] ».

Prenons garde, monsieur le ministre, à ce que la tactique ne ruine la stratégie !

Qu'en est-il en Tunisie ? Depuis 1987, sous la direction du Président Ben Ali, la Tunisie a réalisé de profondes transformations économiques qui lui permettent de connaître une période de prospérité. Ces progrès ont rendu plus facile la conclusion, à l'été 1995, d'un accord de libre-échange avec l'Union européenne.

La Tunisie, dans ce contexte, s'offre à nos regards comme le reflet de tous les problèmes, mais aussi de tous les espoirs que cette région soulève. Elle a trois défis majeurs à affronter : sécurité extérieure, stabilité intérieure et prospérité sociale et économique pour les Tunisiens.

C'est dire que l'accord est nécessaire à la Tunisie. Pour le mettre en œuvre, elle dispose d'atouts indéniables : une classe moyenne nombreuse, entreprenante, une politique de maîtrise démographique et d'éducation. Après avoir parachevé son programme de restructuration et de libéralisation de l'économie, mené depuis 1986 et dont les résultats lui ont valu les éloges du Fonds monétaire international et de la Banque mondiale, la Tunisie a été le premier pays du Maghreb à conclure, en juillet 1995, un accord d'association avec l'Union européenne. Actuellement, les prix des produits importés et des produits agricoles sont presque totalement libérés.

Dans le domaine agricole, par l'accord du 17 juillet 1995, la Tunisie a obtenu des facilités d'accès pour les exportations d'huile, d'olives, d'agrumes, de légumes, de vins et de poissons. Ils peuvent toujours entrer sur le marché européen sans payer de taxes, mais les quantités introduites sont plus importantes.

Dans le domaine industriel, Tunis a obtenu une période de transition pour protéger le marché national d'une concurrence inégale et brutale. Si certains produits tunisiens ont cessé de bénéficier d'une protection douanière, d'autres la conserveront sur une période allant jusqu'à douze ans.

Mais, si la Tunisie a quelques atouts pour réussir ce pari de la libre concurrence, même tempérée par des périodes de transition, elle devra éviter des déséquilibres économiques, budgétaires et sociaux importants.

Dans ce contexte, la France, au sein de l'Union européenne peut aider la Tunisie à réaliser les trois objectifs que j'ai cités : sécurité extérieure, stabilité intérieure, prospérité sociale et économique. Vers l'Orient compliqué, et la Tunisie est l'avancée orientale du Maghreb, la France

se dirige avec des idées simples : respect du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes, respect de la dignité humaine ; droit à la terre pour chaque peuple, droit à la sécurité pour chaque Etat. Plus concrètement, la France est consciente du danger qu'il y aurait à se désintéresser, à marginaliser cette zone qui n'est que son Sud.

Mais quelles actions concrètes la France envisage-t-elle, monsieur le ministre, pour donner corps à sa politique arabe ?

Nécessaire à l'Union européenne pour qu'elle s'affirme comme une puissance responsable soucieuse de sécurité, de stabilité et de prospérité à ses frontières, nécessaire à la Tunisie en plein développement, nécessaire à la France, puisqu'il renforce les liens qu'elle entretient avec Tunis, cet accord, premier d'une longue série, doit déboucher sur des actes concrets. Sinon, les réactions en retour seront à la mesure des espoirs engendrés, laissant la porte ouverte à toutes les aventures.

Paul Valéry parlait de la Méditerranée comme d'une « machine à faire de la civilisation ». Cet accord peut permettre de promouvoir la civilisation, si la volonté politique est durable et constante. Persuadé que tel sera le cas en France, le groupe UDF approuvera la ratification de cet accord. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. Charles Cova.

M. Charles Cova. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'accord qu'il nous est demandé de ratifier est un accord historique et, au nom, du groupe RPR, je ne peux que me féliciter qu'il soit aujourd'hui discuté en même temps dans cet hémicycle et à l'assemblée tunisienne.

Historique, parce qu'il est le premier d'une série d'accords qui devrait permettre à l'Union européenne de formaliser une politique méditerranéenne renouée, capable de transformer au prochain millénaire l'ancienne et éternelle *Mare Nostrum* romaine en un océan moderne de dialogues et d'échanges.

Historique, également parce qu'il permet pour la première fois la mise en place de structures souples capable de concrétiser sur un plan régional les décisions liées à la mise en place de l'organisation mondiale du commerce.

Historique enfin, parce que, dans ce contexte régional, il donne à la Tunisie une place qu'elle a toujours eue dans notre cœur – permettez ici au vice-président du groupe d'amitié France-Tunisie de laisser parler ses sentiments – c'est-à-dire, bien évidemment, la première.

Ce qui n'est que justice pour un Etat, qui, comme le rappelait le Président de la République lors de son voyage officiel d'octobre dernier, s'est résolument engagé dans la « voie de la modernisation, de la démocratisation et de la paix sociale » mais qui, surtout, a atteint un taux de croissance tel que certains experts ont repris à son égard le qualificatif élogieux de nouveau tigre africain.

Cet accord euro-méditerranéen remet les choses en place. Il n'est plus question d'envisager la Méditerranée comme un fossé. Je m'en réjouis et en conçois aussi – je sais que dans cette assemblée, tout le monde me pardonnera cette immodestie justifiée – une légitime fierté pour mon pays.

Demain donc, grâce à la ratification de cet accord, une première étape dans la construction d'un ensemble nécessaire va être franchie.

La Tunisie, après cinq ans de très forte croissance et une inflation réduite à 4 p. 100, n'est plus totalement dépendante des résultats de son agriculture et fait figure de modèle économique pour nombre d'Etats africains. C'est une avancée considérable qu'il importe de saluer quand on sait les efforts que cela a nécessités.

La France, son premier fournisseur et son premier client, ne s'y est pas trompée, qui s'est engagée avec détermination dans la coopération avec un pays ami en complète mutation.

Un comité mixte de réflexion pour un partenariat moderne a été mis en place. Ces efforts ne doivent pas s'arrêter là car la Tunisie est un Etat dont l'évolution est primordiale pour l'avenir de toute la zone.

La contagion de la menace intégriste est une épée de Damoclès que n'ignore pas le président Ben Ali et que, nous non plus, nous ne pouvons pas ignorer.

La Tunisie s'est toujours enorgueillie, avec raison, d'un Islam de tolérance. Cet exemple, comme le rappelle souvent le Président de la République, est porteur d'espoir dans un contexte particulièrement difficile.

A nous donc, chers collègues, en adoptant ce texte fondateur d'une nouvelle ère de prospérité pour notre chère Méditerranée, de prolonger concrètement cet espoir.

M. le président. La parole est à M. Georges Hage.

M. Georges Hage. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'examen de ce projet de loi nous offre l'occasion de souligner l'importance et les conditions d'une coopération approfondie et renouvelée entre les nations européennes et les peuples des deux rives de la Méditerranée.

Tout y invite : issus d'une même civilisation méditerranéenne qui a tant compté dans l'histoire de l'humanité, les pays du Maghreb et ceux d'Europe ne sauraient s'ignorer sans renier leur identité et sans dommages. Ce serait un scénario de l'inacceptable qui verrait le chômage frapper, comme d'aucuns ont pu l'évoquer, 40 à 50 p. 100 de la population active du Maroc et de l'Algérie. Cette conjoncture ne manquerait pas d'avoir des effets déstabilisateurs sur les sociétés du Maghreb et de profondes incidences en France et en Europe.

Oublierait-on le rôle de la faim et de l'instinct de conservation dans les grandes migrations de l'histoire ?

L'une des réponses à la crise économique qui frappe notre pays se trouve dans le développement réel des pays dits du sud, ce qui donne sens, plus que jamais, à la nécessité de construire un nouvel ordre économique international dégagé des choix dictés par les marchés financiers et dégagé de leur logique, celle qui veut imposer aux peuples du tiers monde, comme au nôtre, le diktat des créanciers et les politiques de déréglementation, responsables d'une guerre économique de plus en plus meurtrière. C'est dire les limites d'une politique euro-méditerranéenne qui puiserait son inspiration, ses impulsions et ses méthodes dans le seul libéralisme.

Cet accord d'association entre la Communauté européenne et de la République tunisienne vise à la libéralisation des échanges et à l'ouverture du marché tunisien aux produits européens.

La coopération économique, sociale et culturelle ainsi conçue ne risque-t-elle point, comme le note le rapporteur, d'être très déstabilisatrice pour l'économie et la société tunisiennes ?

Cette ouverture des frontières, nous dit-on, ne saurait en définitive qu'être génératrice d'une relance de l'investissement. Mais l'évolution des politiques d'investisse-

ments des grands groupes, liée aux obligations consubstantielles de la mise en valeur du capital, laquelle se caractérise par une grande sélectivité économique et géographique, infirme cet optimisme.

L'heure n'est plus à l'émergence de nouvelles puissances économiques et industrielles. Des pays qui avaient pu, un temps, espérer développer leur économie, notamment en partant de leurs matières premières, se trouvent aujourd'hui dans une quasi-situation de relégation.

A l'opposé d'un régime généralisé de concurrence entre les peuples, c'est une coopération multilatérale en faveur du progrès de tous en éliminant pas à pas les inégalités qui devrait être recherchée.

Lors du débat préparatoire à la conférence de Barcelone, nous avons suggéré à cet effet cinq orientations : la nécessité de reconstituer les finances nationales de ces pays passant par l'annulation de la dette ; la signature d'accords commerciaux valorisant le gaz, le pétrole, les phosphates ; notre participation à la remise à niveau des systèmes éducatifs, de formation, de recherche ainsi que des infrastructures et des transports ; la réhabilitation des logements intégrée dans des programmes d'aménagement urbain.

Nous avons conscience de la complexité des situations auxquelles doivent faire face les gouvernements des pays du Maghreb. Pour autant, cette complexité ne saurait justifier l'obsession sécuritaire devenue la règle en Tunisie et l'invocation permanente d'une menace intégriste autorisant les manquements aux processus démocratiques ou aux droits de l'homme, aux libertés de circulation, d'association, de réunion, d'expression. L'accord dont nous discutons rappelle fort opportunément dans son préambule et dans son article 2 que les principes démocratiques et des droits de l'homme en sont un élément essentiel.

Si la Tunisie a par le passé été souvent citée en exemple, nous ne pouvons que regretter la dégradation de la démocratie qui a justifié l'adoption récente d'une résolution à son encontre par le Parlement européen. Cette dernière invoque, en substance, des rapports émanant de l'ONU et d'organismes internationaux, les arrestations et les procès d'avocats, de démocrates et autres défenseurs des droits de l'homme.

On ne peut évoquer la situation tunisienne sans penser aux autres pays du Maghreb, à l'Algérie d'abord, à l'assassinat des prêtres français, ainsi qu'à toutes les victimes algériennes innocentes.

Les élections de l'automne dernier et la mobilisation populaire ample, digne et courageuse soulignent le rejet de toutes les tentations de compromission avec l'intégrisme tel qu'elle avait pu se concrétiser avec l'accord de Rome.

Le peuple algérien, répétons-le, a plus que jamais besoin de solidarité, de coopération et de l'annulation d'une dette qui a globalement atteint, à la fin de l'année 1995, l'équivalent de quelque 164 milliards de francs.

Le respect des droits de l'homme, du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes est une exigence universelle qui vaut aussi pour le Maroc. En dépit d'évolutions récentes, la situation demeure préoccupante dans un pays où il y a toujours des prisonniers politiques.

Et que dire du Sahara occidental où la mise en œuvre du plan de règlement politique initié par l'ONU et l'OUA apparaît compromise par l'interruption du recensement préalable à un référendum d'autodétermination grâce auquel le peuple saharoui pourrait enfin décider de

son destin? Nous attendons du Gouvernement qu'il prenne des initiatives, en particulier sur ce dossier sensible du Sahara occidental.

Ces droits et principes démocratiques ne sauraient être bafoués dans les pays concernés, tout en figurant comme des clauses de style dans les accords d'association que nous passons avec eux. En effet, ils sont nécessaires pour structurer un nouveau type de coopération à mettre en place entre les peuples du Nord et ceux du Sud, pour un véritable codéveloppement humaniste tournant le dos à toutes les formes de domination, d'exploitation et de résurgence du colonialisme. Cet accord d'association qui ne fait que les invoquer et n'a de principes que ceux du libéralisme nous semble loin de correspondre à cette ambition. Il va, par-delà toutes les actions d'accompagnement annoncées, se révéler extrêmement douloureux pour la Tunisie et son peuple.

L'inquiétude s'est même fait jour à ce sujet au sein de notre commission. Si le dialogue euro-méditerranéen est plus que jamais impératif, il ne peut être constructif pour la région concernée et pour le monde entier que s'il inscrit dans la recherche d'un nouveau mode de coopération, porteur d'exigences démocratiques et refusant la logique libérale, source de guerre économique, d'approfondissement des inégalités et de paupérisation.

C'est pourquoi le groupe communiste votera contre ce projet.

M. Alain Bocquet. Très bien !

M. Willy Diméglio, rapporteur. Il fallait le faire en commission, alors !

M. Georges Hage. Il faut parfois le temps de la réflexion.

M. Willy Diméglio, rapporteur. On ne réfléchit pas vite dans le secteur !

M. le président. La parole est à M. Michel Fromet.

M. Michel Fromet. Monsieur le président, monsieur le ministre, notre assemblée examine, ce matin, un accord de type nouveau, le premier d'une longue série, tout à la fois politique, social et économique, associant l'Union européenne à un pays de la rive sud méditerranéenne, la Tunisie. Le groupe socialiste a souhaité et approuvé la négociation de tels traités. Il va donc voter « l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République tunisienne, d'autre part. »

M. Willy Diméglio, rapporteur. Ils réfléchissent plus vite que les communistes.

M. Michel Fromet. Nous allons voter cet accord pour les deux raisons essentielles qui ont inspiré les négociateurs et qui figurent en toutes lettres dans l'accord. D'abord le partenariat euro-méditerranéen inscrit dans la géographie même et dans l'histoire est une nécessité. Ensuite le respect du droit et des droits de l'homme est une garantie de sa réussite. L'inscrire de manière appuyée dans l'article 2 de l'accord nous apparaît tout aussi important que ses aspects commerciaux, économiques, culturels et sociaux.

Il y a longtemps que l'interprétation des économies, des cultures, des migrations et va-et-vient des hommes est, en Méditerranée, une réalité. Ces rapports liés à l'histoire et à la géographie n'ont pas toujours été harmonieux. Chacun, au fil des siècles, a proposé sa propre lecture du *mare nostrum*. Ces relations inégales ont été à l'origine de conflits, de flux migratoires et de tensions culturelles parfois déstabilisatrices.

Les soubresauts et les crises ont souvent affecté et affectent encore ce pourtour méditerranéen. Ils ont pour nom Proche-Orient, question kurde, Algérie, différend turco-grec. Ils engendrent bien souvent migrations politiques et économiques, xénophobie et racisme sur la rive nord, intégrisme au Sud. Inversement ces relations ont eu aussi et ont encore un aspect positif. L'Institut du monde arabe, au cœur de Paris, symbolise la fécondité culturelle des échanges entre le nord et le sud de la Méditerranée. Sur un autre plan, le pétrole et le gaz naturel ont généré aussi d'ambitieux projets de coopération Nord-Sud. Les entreprises européennes, les nôtres y ont pris leur part. Il paraît donc naturel de vouloir chercher à ouvrir le chantier d'un partenariat plus vaste encore.

Alors que l'effondrement du mur de Berlin tirait naturellement l'Europe vers l'est, il convenait de souligner l'importance pour nous, Français, mais aussi pour tous les Européens, d'organiser une relation forte avec les pays de la frontière sud. La France avait posé un jalon en 1989 en réunissant à Paris Arabes et Européens. D'autres pays, l'Espagne, l'Italie, ont ultérieurement secondé ces initiatives.

C'est en Espagne, pays qui a effectivement ces dernières années joué un rôle moteur, que s'est tenue une conférence euro-méditerranéenne, dite de Barcelone, en vue de canaliser les flux Nord-Sud, de les organiser, leur donner une cohérence mutuellement profitable, pierre de touche d'un partenariat tourné vers la paix et la réduction des contradictions et des tensions. L'accord de ce jour décline avec la Tunisie une règle générale. Ce premier exercice doit être prochainement renouvelé avec le Maroc, l'Israël, l'Égypte, la Jordanie, le Liban et nous nous en félicitons.

Le groupe socialiste, pour toutes ces raisons, est donc favorable à la mise en œuvre de ces accords. Il souhaite néanmoins rappeler aux signataires, à tous les signataires, la nécessité de respecter ce qui fait l'originalité de ce partenariat, figurant à l'article 2, je veux parler des droits de l'homme, et au titre en qui évoque « le dialogue politique ». Quant à la paix, nous aurons sans doute l'occasion d'y revenir parce que l'actualité nous y contraint et parce que nous aurons à examiner prochainement d'autres accords intéressants les pays du Proche-Orient, mais dans le cadre du temps qui m'est réservé, je souhaiterais limiter, aujourd'hui, mon propos aux droits de l'homme.

Pendant longtemps la Tunisie a eu l'image d'un pays modèle, et même d'avant-garde en la matière. Les informations qui m'ont été communiquées et que vous connaissez aussi bien que moi révèlent ces derniers mois une évolution préoccupante et sur laquelle on ne peut pas rester silencieux. Les courriers que j'ai reçus me signalent tous l'importance de l'accord que nous examinons.

Ils relèvent aussi la possibilité juridique et politique donnée à l'Europe de rappeler à la Tunisie l'obligation de respecter la totalité de l'engagement signé, donc l'article 2 dont je vous rappelle les termes : « Les relations entre les parties, de même que toutes les dispositions du présent accord, se fondent sur le respect des principes démocratiques et des droits de l'homme qui inspirent leurs politiques internes et internationales et qui constituent un élément essentiel de l'accord. »

Mon collègue, Michel Berson, à l'occasion d'un colloque parlementaire franco-tunisien organisé dans cette maison le 25 avril, a fort justement fait une double remarque. Il a approuvé la démarche formelle effectuée par le président Ben Ali pour construire un Etat de droit et qu'il convient de ne pas oublier : multipartisme, aboli-

tion de la présidence à vie, création d'un Conseil constitutionnel, ratification de conventions internationales relatives aux droits fondamentaux. Cependant il a aussi souligné que la mise en application de ces principes n'avait pas, en revanche, été absolument en cohérence avec les intentions affichées, et l'actualité récente lui a donné malheureusement raison.

Nous avons suivi d'abord avec perplexité et, ultérieurement, avec regret le parcours d'obstacles empêchant l'opposition légale de fonctionner. La situation de MM. Chamari et Mouada, parlementaires privés de passeport, arrêtés, poursuivis, condamnés, nous préoccupe au premier plan.

Par ailleurs, organisations tunisiennes et internationales de défense des droits de l'Homme n'ont pas toujours la possibilité de travailler dans la sérénité. Les visiteurs extérieurs sont parfois refoulés. Les responsables d'associations locales sont mis en garde à vue et se voient, en d'autres occasions, retirer leur passeport.

Les méthodes utilisées pour combattre les forces extrémistes et fondamentalistes ont fait l'objet de graves contestations et interrogations et ne laissent pas de nous interroger.

La presse, élément fondamental de la vie démocratique, a eu, dans la période récente, beaucoup de mal à poursuivre son travail d'information en toute liberté.

L'application aléatoire du droit a conduit, à de nombreuses reprises, les socialistes à interpeller amicalement mais fermement les autorités tunisiennes. La ratification de l'accord d'association entre l'Union européenne et la République tunisienne engage les deux parties à respecter les termes du contrat qui les lie, en particulier son article 2. Je souhaite donc transmettre les préoccupations et les inquiétudes du groupe socialiste au Gouvernement français afin qu'il rappelle à la partie tunisienne la nécessité de respecter la totalité du compromis signé à Bruxelles, le 17 juillet 1995.

Cet accord est le premier d'une longue liste. Il va, par la force des choses, avoir valeur d'exemple et de modèle. Les socialistes qui l'approuvent en attendent une mise en œuvre dynamique, dans les domaines économique, culturel et social, mais également dans le domaine du respect de la démocratie et des droits de l'homme.

M. le président. La discussion générale est close.

J'appelle maintenant l'article unique du projet de loi dans le texte du Gouvernement.

Article unique

M. le président. « *Article unique.* – Est autorisée la ratification de l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République tunisienne, d'autre part, signé à Bruxelles le 17 juillet 1995, et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(*L'article unique du projet de loi est adopté.*)

2

CONVENTION D'ENTRAIDE JUDICIAIRE ENTRE LA FRANCE ET LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE

Discussion, selon la procédure d'adoption simplifiée, d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, selon la procédure d'adoption simplifiée, du projet de loi autorisant l'approbation de la convention d'entraide judiciaire en matière pénale entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Corée (n^{os} 2656, 2829).

Je rappelle que ce texte est examiné selon la procédure d'adoption simplifiée.

Article unique

M. le président. « *Article unique.* – Est autorisée l'approbation de la convention d'entraide judiciaire en matière pénale entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Corée, signée à Paris le 2 mars 1995 et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(*L'article unique du projet de loi est adopté.*)

3

CONVENTION PORTANT CRÉATION DU PROGRAMME RÉGIONAL OCÉANIE DE L'ENVIRONNEMENT

Discussion, selon la procédure d'adoption simplifiée, d'un projet de loi adopté par le Sénat

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion selon la procédure d'adoption simplifiée, du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification de la convention portant création du programme régional océanique de l'environnement (n^{os} 2759 rectifié et 2828).

Je rappelle que ce texte est examiné selon la procédure d'adoption simplifiée.

Article unique

M. le président. « *Article unique.* – Est autorisée la ratification de la convention portant création du programme régional océanique de l'environnement, faite à Apia le 16 juin 1993, et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(*L'article unique du projet de loi est adopté.*)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix heures, est reprise à dix heures dix.)

M. le président. La séance est reprise.

4

AIR ET UTILISATION DE L'ÉNERGIE

Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat

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

Le rapport de la commission de la production et des échanges porte également sur deux propositions de loi.

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

Mme Corine Lepage, ministre de l'environnement. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, aucun de nos concitoyens ne doute aujourd'hui de la nécessité et de la légitimité du projet de loi que j'ai l'honneur de vous soumettre.

Les pics de pollution que nous subissons depuis quelques jours ont rappelé, s'il en était besoin, les raisons pour lesquelles les Français placent le problème de la pollution de l'air en tête des préoccupations environnementales.

Les raisons d'agir sont au nombre de trois, mais c'est bien évidemment la santé publique qui justifie pleinement l'intervention du législateur.

Les liens entre la pollution atmosphérique et la santé ont déjà été démontrés par de très nombreuses études françaises et étrangères ; d'autres sont en cours pour mieux quantifier les liens de causalité. Même si certaines réponses sont encore incomplètes ou aléatoires, il n'en demeure pas moins que, par application des principes de précaution et de prévention, il est impératif d'engager une véritable politique de réduction de la pollution atmosphérique.

Je ne reviendrai pas sur les détails de différentes études : l'étude ERPURS, l'étude du réseau national de santé publique sur Lyon et Paris, les nombreuses études publiées par la revue *Environmental Health Perspectives*. Toutes sont concordantes et montrent qu'il y a manifestement un lien entre l'augmentation du niveau de pollution et la morbidité, voire le risque de mortalité.

M. Charles de Courson. Tout à fait !

Mme le ministre de l'environnement. Une étude américaine, menée sur 151 villes et 500 000 adultes, conclut que le risque relatif de mortalité prématurée augmente de 15 p. 100 dans les villes à fort niveau de pollution par les particules fines par rapport à celles à faible niveau, ce qui conduirait à une augmentation absolue de 3 p. 100 de la mortalité prématurée. Vous avez pu observer ces derniers mois l'inquiétude croissante face aux émissions de parti-

cules fines. Si l'émission de fumées visibles a été vigoureusement réduite avec la « sévrisation » des normes européennes, les particules fines, invisibles à l'œil nu et difficiles à mesurer avec les technologies de surveillance actuelles, sur lesquelles sont agglutinées des molécules d'hydrocarbures jouent un rôle pernicieux en pénétrant au plus profond des alvéoles pulmonaires.

De même, le danger des émissions de benzène lors du plein des véhicules dans les stations service a été récemment mis en exergue.

Dans le même sens, un rapport récent de la Banque mondiale met en évidence les graves dangers de l'essence plombée pour la santé, notamment des enfants.

Je terminerai cet inventaire à la Prévert – si je puis dire – par l'ozone, ce polluant photochimique de la basse atmosphère, dit « le mauvais ozone » par opposition à celui présent dans la stratosphère sans lequel la vie sur terre ne serait pas possible. L'ozone est un polluant secondaire, car formé à partir de la combinaison de précurseurs en présence de rayonnement solaire. Ces précurseurs sont les oxydes d'azote, émis aux trois quarts par les transports, et les composés organiques volatils, ces hydrocarbures non méthaniques émis pour plus de la moitié par les transports. Ainsi, les pics de pollution progressent en nombre et en intensité : 10 à 15 dépassements par analyseur et par an ; la quasi-totalité de nos régions est aujourd'hui touchée.

S'ajoute le fait que la circulation automobile – dont chacun reconnaît aujourd'hui le rôle majeur, même s'il n'est pas unique dans la pollution urbaine – ne limite pas ses effets sur la santé entendue au sens strict du terme. En effet, le bruit, les odeurs, la diminution des espaces offerts aux piétons sont autant de nuisances, de facteurs de mal-être, si ce n'est de maladies des citadins. La santé, au sens où vous l'entendez, monsieur le professeur Matéi, dans votre rapport sur les liens entre la santé et l'environnement, est donc bien directement mise en cause par la pollution atmosphérique, notamment automobile.

A ce facteur sanitaire et de qualité de vie, qui, à lui seul justifierait pleinement l'intervention du législateur, vient s'ajouter un deuxième motif lié à la nécessité de protéger la couche d'ozone et de réduire autant que faire se peut le réchauffement planétaire qui nous guette au siècle prochain.

La communauté scientifique internationale a confirmé la réalité des scénarios de changement du climat lié à l'accroissement des concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Il faut s'attendre d'ici à 2100, peut-être avant, à une augmentation de l'ordre de deux degrés de la température moyenne à la surface du globe. Ce n'est d'ailleurs pas tant cette évolution en elle-même qui est inquiétante que la rapidité avec laquelle elle se produit. À titre de comparaison, lors des périodes glaciaires, la température moyenne de la planète n'était inférieure que de quelques degrés par rapport à aujourd'hui. Ces évolutions s'étaient déroulées sur plusieurs millénaires. En l'occurrence, il s'agit seulement de quelques dizaines d'années.

Même si la contribution de la France au réchauffement climatique est modeste, nous devons apporter notre pierre à cet effort collectif et respecter les engagements que nous avons pris de limiter en l'an 2000 à 7 p. 100 par rapport à 1990, l'augmentation de nos émissions de CO₂, engagements qui – nous le savons – seront très difficiles à tenir.

Enfin, l'impact économique et financier de la pollution atmosphérique ne doit pas être négligé.

Toutes les études concordent. Les coûts externes de la pollution de l'air sur les bâtiments, les écosystèmes et surtout la santé se chiffrent en dizaines de milliards de francs. Les synthèses internationales évaluent les dommages de 0,36 à 0,4 p. 100 du produit intérieur brut soit, pour notre pays, une cinquantaine de milliards de francs.

En ce qui concerne les changements climatiques, les coûts des dommages sont encore malaisés à calculer, mais certaines estimations avancent l'ordre de grandeur de 1 à 2 p. 100 du produit intérieur brut. C'est donc un coût collectif considérable.

A ce coût collectif considérable, il faut opposer les avantages d'ordre économique que peut entraîner une politique volontariste de protection de l'environnement et de réduction de la pollution. Le développement des secteurs économiques de la surveillance et de la dépollution, la valorisation des filières de véhicules propres – GPL, GNV, électrique – constituent, mesdames, messieurs les députés, des opportunités considérables pour nos constructeurs, non seulement sur le marché français, mais sur les marchés internationaux.

M. Philippe Legras. Très bien !

Mme le ministre de l'environnement. Les véhicules achetés demain par les citadins de la planète seront peu polluants, silencieux et économiques et les premiers à répondre à cette demande bénéficieront d'un avantage certain. L'enjeu économique du projet de loi est donc loin d'être négligeable.

Face à cette triple demande, la législation actuelle est obsolète et inefficace.

En effet, ni la loi de 1948 ni celle de 1961 ne permettent d'atteindre ces objectifs. De plus, les nombreuses conventions qui sont intervenues – convention de Genève sur la pollution atmosphérique, convention de Vienne et protocole de Montréal sur la protection de la couche d'ozone – doivent, bien entendu, être appliquées.

Les directives européennes se sont multipliées : elles concernent les émissions des véhicules depuis 1970, la qualité des produits, carburants et combustibles depuis 1975, la qualité de l'air ambiant depuis 1982.

La directive cadre concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant a fait l'objet d'une position commune du Conseil européen sous ma présidence en juin 1995.

Le Gouvernement entend bien que notre pays soit parmi les tout premiers, si ce n'est le premier, à transposer cette directive en droit interne, et le projet de loi en est précisément l'occasion.

Cette directive demande notamment aux Etats membres de mesurer et d'évaluer la qualité de l'air ambiant sur leur territoire, pour treize polluants déterminés, dont les valeurs limites de qualité de l'air seront fixées par des « directives filles ». Elle leur demande d'améliorer la qualité de l'air ambiant et tout particulièrement de prendre des mesures dans les zones où ces valeurs limites sont dépassées.

M. Pierre Mazeaud. Ne préjugeons pas des directives ! On préjuge, on préjuge !

Mme le ministre de l'environnement. Celle-ci a fait l'objet d'un vote.

Mme le ministre de l'environnement. En dépit de l'obsolescence de la loi, la croissance régulière des concentrations d'ozone troposphérique depuis la fin des

années 80, aucun gouvernement n'a jusqu'à ce jour eu le courage de poser cette question de la pollution atmosphérique pour la simple et bonne raison qu'elle est difficile, qu'elle conduit à remettre en cause la place de la voiture en ville et invite donc nos concitoyens à changer progressivement leurs habitudes. (« Très bien ! » sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)

M. Jean-Yves Le Déaut. C'est vrai, mais il faut des sous !

M. Pierre Mazeaud. Il faut marcher !

Mme le ministre de l'environnement. Les sondages démontrent que nos concitoyens sont prêts à modifier leur comportement, puisque 85 p. 100 d'entre eux acceptent de laisser leur voiture au garage les jours de forte pollution,...

M. Jean-Pierre Brard. A condition qu'il y ait des transports !

Mme le ministre de l'environnement. ... et reconnaissent la nécessité d'une interdiction de circulation ces jours-là.

Il n'en demeure pas moins que ce projet s'est heurté à bien des difficultés, à des intérêts divers et parfois partisans...

M. Jean-Pierre Brard. Vous nous direz tout, madame le ministre !

Mme le ministre de l'environnement. ... contestant d'abord son existence, puis cherchant à en réduire le contenu,...

M. Jean-Yves Le Déaut. Même au ministère de l'industrie !

Mme le ministre de l'environnement. ... puis, enfin, prétendant de manière fallacieuse qu'il était limité pour tenter d'en limiter effectivement la portée dans l'opinion publique et obtenir ainsi sa disparition.

M. Jean-Pierre Brard. Avez-vous résisté ?

Mme le ministre de l'environnement. Ces efforts sont vains...

M. Pierre Mazeaud. C'est incroyable !

Mme le ministre de l'environnement. ... puisque je suis ici aujourd'hui devant vous, mesdames et messieurs les députés (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre*) et que le Sénat a voté ce projet de loi en première lecture. Le Gouvernement est donc déterminé,...

M. Jean-Yves Le Déaut. Tout le Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. ... et je suis heureuse de vous le dire clairement.

Ce projet de loi a été précédé d'une très large concertation.

Je me suis tout d'abord inspirée du rapport du sénateur Richert. J'ai également travaillé sur les propositions de loi qui seront examinées, notamment celle de M. Julia.

J'ai constitué, dès le mois de juin de l'année dernière, un groupe de concertation regroupant l'ensemble des acteurs socio-économiques dont des médecins. Je me féli-

cite, et je ne suis pas la seule, du climat constructif qui a prévalu tout au long des travaux de ce groupe, et tout particulièrement de l'apport remarquable des parlementaires membres de ce groupe, les députés Merville, Giraud, Julia, Trémège, Vernier et Gonnot et les sénateurs Richert, Delevoye et Hérisson.

J'ai personnellement présidé sept réunions de travail qui ont abouti à des accords et à des différends, et nous avons travaillé sur les points d'accord.

Enfin, je me réjouis très vivement des nombreuses propositions formulées par votre rapporteur, M. Vernier, et par le rapporteur pour avis, M. le professeur Mattei. Je les remercie pour la qualité de leur travail dans des délais très brefs et pour la richesse de leur rapport, qui s'inscrit bien dans la philosophie du texte.

Quelle est-elle ?

Le projet de loi repose sur des principes, un équilibre et une construction cohérente dans le temps et dans l'espace.

Les principes sont ceux que vous avez vous-mêmes votés le 2 février 1995 : transparence de l'information, sans laquelle il ne peut y avoir ni crédibilité de l'action publique ni responsabilisation des citoyens ; précaution et prévention, qui sont les seules solutions pour faire prévaloir la santé publique et les comportements les moins coûteux collectivement ; correction à la source car chacun sait qu'il vaut mieux prévenir que guérir ; principe pollueur-payeur, qui conduit, dans des conditions budgétaires très difficiles pour tout le monde, à trouver des sources de financement dans des recettes existantes calculées sur des taxes acquittées par les automobilistes.

Ces principes sont expressément rappelés par la loi, comme la primauté de la santé et le droit à respirer un air sain, traduction du droit à la santé reconnu par la Constitution et déjà appliqué par la Cour européenne des droits de l'homme comme appartenant à la sphère du droit du citoyen au respect de sa vie privée et familiale.

Le projet repose ensuite sur un équilibre entre contrainte et incitation.

M. Jean-Yves Le Déaut. Il est plus incitatif que contraignant !

Mme le ministre de l'environnement. L'objectif est d'élaborer un texte qui permette effectivement de réduire la pollution des villes. Ce but ne pourra être atteint sans une adhésion totale de la population, ce qui implique information, persuasion, responsabilisation, et non contrainte systématique qui ne pourrait que susciter des réactions de rejet.

M. Philippe Legras. Très bien !

Mme le ministre de l'environnement. L'incitation est le meilleur moyen d'engager une véritable politique de transformation de nos villes pour les rendre plus respirables, mais aussi moins bruyantes et plus humaines.

M. Jean-François Mattei, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales. Bravo !

Mme le ministre de l'environnement. Cela n'exclut pas qu'il faille fixer des règles du jeu et contraindre lorsque les règles de la santé publique l'imposent. Le projet de loi est contraignant en ce que des valeurs limites devront être respectées, en ce que les différents plans devront fixer les moyens pour y parvenir et en ce que, lors des pics de pollution, la restriction de la circulation automobile sera obligatoire.

L'équilibre ainsi établi entre contrainte et incitation m'apparaît bien correspondre au souci d'efficacité du Gouvernement, et les sondages réalisés montrent que le taux d'adhésion du public à ces propositions est de l'ordre de 90 p. 100.

Le projet présente enfin un ensemble cohérent dans le temps et dans l'espace.

Dans le temps tout d'abord, puisque trois séries de mesures sont envisagées :

Il y a les mesures immédiates, qui concernent les véhicules propres et la reformulation des carburants et qui devraient avoir un effet à court terme. Il s'agit des mesures d'incitation fiscale en faveur du GPL, du GNV, des véhicules électriques, et des obligations concernant les carburants et les composants oxygénés. La gestion des situations de crise et les pouvoirs nouveaux donnés aux préfets s'inscrivent également dans les mesures à effets quasi immédiats.

Les mesures à effets à moyen terme sont les plans de protection de l'atmosphère, qui doivent, grâce à des mesures techniques concernant les sources fixes et les sources mobiles, permettre une coordination et un renforcement des règles de police générale et spéciale. Ces plans, soumis à enquête publique, ne seront appliqués qu'à échéance d'un an ou deux. Leurs effets viendront donc se cumuler avec ceux de la première étape.

Enfin, les changements à moyen et long terme viendront des plans de déplacements urbains. Avec pour objectif la réduction des véhicules polluants et de la place de la voiture individuelle, le développement des transports collectifs, des pistes cyclables, des voies piétonnes, et l'intermodalité, ils conduiront à changer progressivement l'aménagement de nos villes, pour les rendre à leurs habitants et mettre la voiture au service de la ville.

M. Jean-Pierre Brard. Avec quels crédits ?

Mme le ministre de l'environnement. Ainsi, à terme, c'est bien à une transformation des agglomérations que conduit le projet.

Il repose également sur une cohérence dans l'espace en balayant de nombreux pans de la réglementation : environnement, urbanisme, transport, police, de manière à assurer la cohérence des politiques.

Je ne rentrerai pas dans le détail du texte mais soulignerai quelques éléments essentiels :

D'abord, le rôle de la santé publique comme objectif, qui se traduit notamment par l'extension du champ d'application des études d'impact à la santé, par le rôle des organismes de santé et par le rappel constant de cet objectif, et je me réjouis des propositions de la commission sur ce point !

Ensuite, la reconnaissance d'un droit à l'information pour chaque citoyen. La transparence sera garantie par la gestion quadripartite du système de surveillance de la qualité de l'air. Ce droit est donné à tous les citoyens et pas seulement à ceux qui habitent dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Enfin, l'organisation des politiques de prévention, puisque le projet institue la notion de plan régional de la qualité de l'air, dans un double objectif de prévention et de concertation. Le Sénat a souhaité que ces plans régionaux soient obligatoires, ce dont je ne peux que me réjouir. Ils permettront à des zones ou à des régions où la qualité de l'air est bonne de le faire savoir et d'en tirer les bénéfices économiques et touristiques.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges. Très bien !

Mme le ministre de l'environnement. Des plans de protection de l'atmosphère seront établis dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants et dans les zones sensibles où les valeurs limites de qualité de l'air sont dépassées. Soumises à enquête publique et à une large concertation, qui répond ainsi à mon souci d'associer tous les citoyens à notre démarche, les mesures prévues par ces plans pourront être d'application permanente et couvrir les installations fixes et mobiles. Les mesures d'exception en cas de « pic » de pollution, mises en œuvre par les préfets, devront comporter un dispositif de restriction des activités polluantes, y compris de la circulation.

Une nouvelle vigueur sera donnée aux plans de déplacements urbains, désormais obligatoires pour toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants, et fortement encouragés ailleurs.

Enfin, le projet de loi comporte un effort financier important dans les conditions actuelles de la conjoncture budgétaire.

M. Jean-Pierre Brard. N'exagérons rien !

Mme le ministre de l'environnement. En effet, 200 millions de francs seront affectés annuellement au budget du ministère de l'environnement pour financer les réseaux de surveillance. Ils sont calculés sur la base de 0,4 centime de TIPP ainsi que l'explique l'exposé des motifs.

M. Jean-Pierre Brard. C'est une poignée de haricots !

M. Pierre Mazeaud. On les perdra dans les conten-tieux !

Mme le ministre de l'environnement. De plus, le projet de loi propose des dispositions fiscales positives destinées à faire décoller le marché des véhicules peu ou moins polluants, tels que les véhicules électriques ou ceux fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié. Elles prendront la forme d'un remboursement de la taxe intérieure sur ces carburants pour les transports publics de voyageurs, de systèmes d'exonération, ainsi que de l'extension de l'amortissement exceptionnel sur douze mois, qui ne concernait jusqu'à présent que les seuls véhicules électriques.

J'espère que la question de la vignette et de la carte grise sera revue dans un sens positif par votre assemblée.

M. Charles de Courson. Nous l'espérons aussi !

Mme le ministre de l'environnement. Enfin, la recherche en faveur des transports collectifs et individuels plus propres sera financée par l'intermédiaire du PRE-DIT, qui, entre 1996 et 2000, y consacra plus de 7 milliards de francs.

En conclusion, ce projet constitue, selon les termes mêmes de la société française de santé publique, une avancée importante. Il ne s'agit dans mon esprit que d'une première étape indispensable, dont l'équilibre constitue un socle incompressible. Je vous remercie par avance de votre contribution, que j'espère constructive...

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Elle le sera !

M. Christian Bataille. Nous sommes constructifs, mais nous sommes aussi l'opposition !

Mme le ministre de l'environnement. ...à ce projet que nos concitoyens attendent avec espoir et avec impatience. (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M. Jacques Vernier, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Jacques Vernier, rapporteur de la commission de la production et des échanges. Madame le ministre, la commission de la production et des échanges a approuvé ce projet de loi et vous sait gré de la concertation assez longue que vous avez menée avec différents interlocuteurs avant de déposer votre projet de loi devant le Parlement.

Une nouvelle loi sur l'air, après celle de 1961, il y a trente-cinq ans, était effectivement nécessaire, pour deux raisons.

Lorsqu'on parlait de la pollution atmosphérique dans les années soixante, on ne parlait finalement que de la pollution atmosphérique locale, à courte distance. Il y avait pollution atmosphérique lorsqu'on était à proximité immédiate d'une usine, d'une installation de chauffage ou des véhicules. Depuis 1960, on a découvert que la pollution de l'air avait aussi des effets à longue distance. La convention de Genève a initié la notion de pollution transfrontalière, les pollutions acides dans d'autres pays européens étant transportées à des centaines de kilomètres et même plus loin encore. La pollution atmosphérique a pris une allure planétaire avec la raréfaction de l'ozone dans la haute stratosphère ou le réchauffement de l'atmosphère dû au dégagement de gaz carbonique.

La pollution de l'air existe aussi dans les espaces clos. Nous passons 80 p. 100 de notre temps dans nos véhicules, dans nos bureaux, dans nos habitations, et il y a, là aussi, des problèmes de pollution intérieure à juguler. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous avons ajouté, dès l'article 2, la notion de pollution atmosphérique dans les espaces clos.

Telle est donc la première raison pour laquelle il fallait une nouvelle loi sur l'air : la pollution n'est plus seulement de proximité, elle a un caractère transfrontalier, voire planétaire, et elle a aussi un caractère très intérieur dans les locaux où nous vivons.

La deuxième raison, c'est que, depuis 1960, les sources de pollution ont varié dans leur importance.

A l'époque, souvenez-vous, la pollution atmosphérique, c'était surtout les poussières blanches à proximité d'une cimenterie, les poussières rouges à proximité de la sidérurgie, le fluor qui dévasait la vallée de la Maurienne, le SO₂ du gaz de Lacq qui dévastait certains paysages pyrénéens. C'était donc beaucoup la pollution industrielle par les poussières et par des gaz agressifs, et c'était aussi beaucoup la pollution des chauffages, notamment en ville.

Depuis trente ans, ces deux sources de pollution n'ont pas disparu mais ont considérablement régressé. Dans les cimenteries, par exemple, les rejets de poussières dans l'atmosphère ont diminué de 99 p. 100. Quant à la pollution des chauffages, elle est aussi en décroissance, ne serait-ce que parce qu'on a amélioré la qualité des carburants et baissé progressivement, lentement mais sûrement, la teneur en soufre des combustibles et des carburants. Bref, la pollution des chauffages et des usines a diminué.

En revanche, on a vu progressivement prédominer les pollutions dues aux transports, les véhicules, notamment, étant responsables d'une grande partie des oxydes d'azote et de l'oxyde de carbone et de la moitié environ des poussières et des particules.

La loi qui nous est proposée aujourd'hui représente une évolution par rapport à la loi de 1961 – mais pas une révolution, car la loi de 1961 comportait déjà des dispositifs très forts.

Elle permettra notamment de couvrir tout le territoire avec un vrai dispositif de surveillance de la qualité de l'air, alors que quatre agglomérations de plus de 250 000 habitants sur vingt et une, et la moitié des agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants ne sont pas encore dotées de réseaux de surveillance. Il y aura d'abord une couverture des grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants puis, en l'an 2000, de tout le territoire national. C'est une bonne disposition.

Nous approuvons également l'instauration des plans de protection de l'atmosphère, qui permettent, soit d'une manière constante, soit en cas de pic de pollution, de prendre des mesures sur les sources fixes de pollution, les usines, ou sur les sources mobiles, les véhicules.

Certes, la loi précédente avait déjà permis de créer des zones d'alerte et des zones de protection spéciale, mais celles-ci ne concernaient en France que cinq agglomérations alors que les nouveaux plans de protection de l'atmosphère devront couvrir toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants et les zones où il y a des risques particuliers de pollution atmosphérique.

Innovation intéressante encore, la généralisation des plans de déplacements urbains dans les grandes agglomérations. Cependant, ce ne sera intéressant que si ces plans, qui deviennent obligatoires, sont opposables aux décisions prises au jour le jour par les autorités en ce qui concerne la circulation, le stationnement, la voirie. Rien ne servirait d'élaborer dans nos agglomérations des plans de déplacements urbains, qui sont une machine lourde, si, concrètement, les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et du stationnement ne s'y conformaient pas.

Enfin, quatrième innovation, les encouragements aux carburants propres et aux véhicules les plus propres – fonctionnant à l'électricité, au gaz naturel, au gaz de pétrole liquéfié – par le biais d'exonérations fiscales.

Nous approuvons donc ce projet et ses quatre innovations : extension des réseaux de surveillance, extension des plans de protection de l'atmosphère, caractère obligatoire des plans de déplacements urbains, encouragement aux carburants et aux véhicules propres.

Cela étant, mes chers collègues, la révolution principale de cette loi n'est peut-être pas tant dans le fait qu'on lutte contre la pollution de l'air. Il y a des avancées, certes, mais la loi de 1961 permettait déjà un certain nombre de choses. La principale révolution, et j'insiste parce que cela n'a pas été assez dit ni assez vu, c'est que l'on s'intéresse à la maîtrise de l'énergie et à son utilisation rationnelle. D'ailleurs, ce dernier aspect fait partie du titre du projet de loi.

En matière d'utilisation rationnelle de l'énergie, ce texte se substituera à la loi de 1948, qui était une loi de circonstance d'après-guerre sur la production d'énergie, loi qui concernait seulement les centrales thermiques et ce qu'elle appelait les appareils thermiques. Or ce ne sont pas les seuls à consommer de l'énergie. Le présent texte ira donc beaucoup plus loin.

Le présent texte vise aussi au-delà de la loi de 1974 sur les économies d'énergie, votée en plein choc pétrolier, qui est une loi d'exception ne permettant de s'occuper de la consommation d'énergie qu'en période de pénurie et qu'au cas où nos échanges extérieurs seraient gravement compromis.

Ce sera donc la première fois, mes chers collègues, que la France sera dotée d'une loi sur la maîtrise de l'énergie, sur l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Le texte permettra, au nom de la maîtrise de l'énergie, de réglementer la fabrication, l'usage, l'entretien et l'élimination d'un certain nombre d'objets mobiliers, de limiter la publicité relative à des produits trop gros consommateurs d'énergie, de définir des normes de rendement énergétique de certains produits, d'afficher les consommations énergétiques de certains biens, notamment celles des logements et des bureaux proposés à la vente ou à la location – ce qui, mes chers collègues, constitue une petite révolution, car cela faisait dix ou quinze ans que certains en rêvaient.

M. Jean-Pierre Brard. Transparence, oui ; révolution, non !

M. Jacques Vernier, rapporteur. Depuis dix ou quinze ans, on estimait nécessaire, ne serait-ce d'ailleurs que pour la loyauté des transactions entre un bailleur et son locataire, ou entre un vendeur et un acheteur, qu'il y ait une pleine transparence sur la consommation de chauffage et d'énergie en général d'un logement. Ce souci de transparence a été étendu aux bureaux.

Je voulais, mes chers collègues, insister sur le fait que la future loi nous donnera, en matière de maîtrise énergétique, beaucoup plus de possibilités pour agir que la loi de 1948, loi de circonstance d'après-guerre, et que la loi de 1974, loi d'exception au moment du choc pétrolier.

Je tenais à vous remercier, madame le ministre, de la qualité du dialogue que vous avez entretenu au cours de la phase de préparation du texte, que ce soit avec les groupes de travail que vous aviez réunis ou avec la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, laquelle a beaucoup travaillé – ce dont je me réjouis – sur ce problème qui vous tient particulièrement à cœur : les effets de la pollution atmosphérique, plus précisément sur la santé humaine. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges. Madame le ministre, vous l'avez dit, et le rapporteur Jacques Vernier vient de le rappeler, il s'agit là d'un texte important. Après la loi sur l'eau, après la loi sur les déchets de 1992, ce sera le troisième pied d'un édifice législatif qui permettra d'asseoir une politique de l'environnement exemplaire.

Avec la loi d'août 1961, la France était déjà, il faut le rappeler, pionnière en matière de lutte contre la pollution atmosphérique. Cette loi a tout juste un quart de siècle. Il est vrai qu'elle reste toujours utile et qu'elle contient toujours des principes forts, mais il faut reconnaître qu'elle n'offre plus un cadre juridique suffisant permettant de répondre à une situation qui a bien changé depuis, notamment dans les grandes agglomérations de ce pays : le nombre des véhicules a été multiplié par trois ou quatre, voire plus ; les conditions de circulation sont plus difficiles et plus complexes à gérer ; des problèmes de santé publique, qui n'apparaissaient pas à l'époque, ont été aujourd'hui constatés, notamment par le réseau national de santé publique qui a remis une étude dont les chiffres stupéfiants ne peuvent laisser les pouvoirs publics indifférents. Il fallait donc une nouvelle loi sur l'air.

Permettez-moi de vous rappeler, madame le ministre, que j'ai été l'un des premiers à souhaiter, à l'issue d'un colloque organisé sur ce thème en 1994, l'instauration d'une telle loi. J'ai donc été heureux d'entendre, lors de la campagne électorale, le futur Président de la

République promettre une nouvelle loi sur l'air. Aujourd'hui, je suis satisfait de voir que le Gouvernement tient cette promesse.

M. Jean-Pierre Brard. On en reparlera !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Bien sûr, on peut regretter – certains ne manqueront pas de le faire – que la procédure suivie ne permette pas au Gouvernement de disposer d'un texte applicable dès cet été, alors que nous savons qu'il faudra bientôt faire face à des situations d'urgence. Il aurait été possible de recourir à une procédure d'urgence afin que le Gouvernement et les pouvoirs publics puissent utiliser un nouveau dispositif permettant d'affronter des situations que, malheureusement, nous pouvons d'ores et déjà prévoir.

On peut aussi regretter que le présent débat n'ait pas été précédé d'un grand débat d'orientation sur la politique de l'énergie. Il avait été promis par le précédent gouvernement et il est toujours attendu par nombre d'entre nous, et ce depuis plusieurs années. Nous souhaitons, madame le ministre, que le Gouvernement organise ce grand débat qui, au-delà des problèmes de santé publique et des problèmes d'environnement, permettrait à la représentation nationale de mettre à plat la politique énergétique de notre pays et les enjeux qu'elle soulève.

M. Jean-Pierre Brard. Trop n'en veulent pas, de ce débat !

M. Pierre Mazeaud. Il aurait fallu que le Gouvernement inscrive ce texte plus tôt à l'ordre du jour !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Dans ces conditions, le présent texte aurait sans doute davantage mérité de voir figurer dans son titre la mention « utilisation rationnelle de l'énergie ». En effet, malgré cette mention, les dispositions sur ce thème sont assez légères.

Pour ma part, je regrette que rien dans ce texte ne concerne les économies d'énergie. Je me demande d'ailleurs si la France a encore une politique d'économie d'énergie !

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

M. Christian Bataille. Très juste !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. On peut regretter également que ce projet de loi ne comporte aucune mesure en matière de pollution industrielle et de chauffage urbain. Le rapporteur a indiqué tout à l'heure que ce type de pollution a considérablement reculé ces dernières années, et c'est vrai. Néanmoins, des nuisances subsistent, continuent à être supportées par la population, et je pense qu'il aurait sans doute été possible d'améliorer le dispositif législatif et réglementaire sur ce point.

On peut aussi regretter – d'autres que moi le feront – qu'il n'y ait pas grand-chose dans ce texte sur les transports collectifs et, de façon générale, sur la politique des transports, bien que celle-ci ait occupé une grande partie de nos débats d'hier, puisque nous avons parlé de l'avenir de la SNCF.

Le présent projet de loi est d'abord un texte sur la circulation automobile. La responsabilité de l'automobile est lourde dans la pollution de l'air, et c'est sans doute un domaine où nous sommes des plus démunis sur le plan des instruments juridiques. Certes, les constructeurs et les pétroliers ont fait de gros efforts ces dernières années pour nous permettre de rouler plus propre, mais cela ne

suffit pas à régler tous les problèmes. Le projet de loi que vous nous proposez, madame le ministre, constitue donc une avancée formidable en la matière, et il a été salué comme tel par la commission ainsi que par de très nombreux députés.

Ce texte est équilibré. Il ne se caractérise pas par un « tout répressif ». Il ne se contente pas d'énoncer un certain nombre de grands principes, il pousse l'administration, les élus et les usagers à la réflexion, à la concertation. Il va encourager l'utilisation de modes de transports plus propres. Je vais donc, après le rapporteur, relever quelques points forts de ce texte.

Jacques Vernier l'a rappelé, l'une des dispositions importantes de ce projet de loi consiste en la mise en place d'un réseau de surveillance sur l'ensemble du territoire – et j'insiste bien sur le mot « ensemble ». Il est essentiel d'ailleurs que nous puissions avoir une telle garantie.

M. Jean-Pierre Brard. Pas seulement !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Ce réseau permettra de recueillir un certain nombre d'informations dont la transparence est garantie, puisqu'elles seront périodiquement transmises au grand public.

Néanmoins, le problème du financement de l'installation de ce réseau et de son fonctionnement reste posé. La Haute Assemblée s'est beaucoup battu pour essayer de mettre en place un système pérenne. Malheureusement, nous ne pouvons compter que sur votre ténacité – et nous la connaissons – pour obtenir chaque année les crédits nécessaires à la mise en place de ce réseau. Il faudrait 200 millions de francs par an pour que vos engagements – que vous avez à nouveau réaffirmés tout à l'heure – soit tenus.

Permettez-moi cependant, connaissant la difficulté des arbitrages,...

M. Jean-Pierre Brard. Pas la difficulté, la cruauté !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. ... et compte tenu de la rigueur budgétaire actuelle, de préférer un système de financement plus permanent et mieux garanti. La deuxième lecture permettra peut-être d'avoir une meilleure vision des choses au regard des choix budgétaires qui auront été faits d'ici là pour 1997.

M. Philippe Legras. C'est indispensable !

M. Jean-Pierre Brard. Ces choix seront connus le 24 décembre !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Le deuxième point fort de ce texte réside dans ce que j'appellerai la planification d'urgence en matière de circulation, laquelle pourra se traduire par des mesures restrictives. D'autres pays, d'autres villes connaissent des systèmes similaires à celui qui est proposé. Certains vous reprocheront sans doute d'attenter à la liberté individuelle, à la liberté de circulation, à la liberté de polluer tranquille dans sa petite voiture,...

M. Jean-Pierre Brard. C'est un plaidoyer *pro domo* !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. ... mais il était essentiel que des mesures de ce type soient prévues dans ce texte. Sinon, il est évident que ce projet de loi n'aurait pas offert les moyens qui sont aujourd'hui nécessaires pour lutter contre la pollution de l'air. Et il vous aurait sans doute été reproché d'avoir fait un projet de loi pour rien.

Troisième point fort : ce texte comporte des signes et des mesures très fortes d'encouragement à l'utilisation d'énergies moins polluantes, par la mise en place d'un système d'exonérations et d'incitations fiscales.

Autre point fort : la nouvelle approche de la fiscalité sur les carburants. Nous croyons avoir compris que, dorénavant, cette fiscalité ne sera plus un moyen facile permettant à tous les Gouvernements de se procurer des recettes de poche ; elle répondra aussi à un certain nombre d'objectifs en matière d'environnement et de santé publique. Cette nouvelle orientation est absolument fondamentale et devrait recueillir l'approbation de l'Assemblée.

Une fiscalité plus lisible permettra aussi de faciliter les choix d'investissements industriels des constructeurs, des automobilistes et des pétroliers. Une telle mesure était particulièrement attendue.

Je me permets de rappeler que j'ai récemment saisi, en tant que président de la commission de la production et des échanges, l'Académie des sciences pour qu'elle dresse dans les meilleurs délais un bilan écologique et en matière de santé publique de l'ensemble des carburants assujettis à la TIPP. Des bilans ont déjà été faits par les constructeurs, par l'ADEME ainsi qu'au niveau européen, mais il était essentiel de recourir à une instruction incontestable et incontestée de façon que le Gouvernement puisse, dès la fin du mois, et pour présenter un rapport plus complet au début de l'année 1997, disposer d'un instrument de mesure utile au moment où il envisage de remettre à plat la fiscalité des carburants, et ce dès le projet de loi de finances pour 1997.

J'espère que le Gouvernement tiendra compte des résultats de cette étude et qu'elle nous permettra peut-être d'ajuster quelques dispositifs dans le cadre de la deuxième lecture.

En conclusion, je voudrais vous dire, madame le ministre, combien la commission de la production et des échanges a aimé travailler avec vous à l'élaboration de ce texte. Jacques Vernier a longuement insisté – et il a eu raison de le faire – sur le climat de concertation, de dialogue que vous avez toujours essayé de maintenir ces derniers mois avec la commission. Il est vrai que nous avons voulu aussi, par le biais de très nombreux amendements, donner du muscle, de la force, des vitamines à un texte qui, selon certains, semblait peut-être en manquer un peu. J'espère que la suite de la discussion, notamment l'examen des amendements, permettra de conserver à ce texte le dynamisme nouveau et la dimension un peu plus complète que nous avons voulu lui donner. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

M. Jean-François Mattei, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales. Madame le ministre, mes chers collègues, le projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie était très attendu. Bien entendu, il est bienvenu, car il comporte une série de dispositions aussi nécessaires que salutaires.

Ce texte prévoit de mettre en place des plans régionaux pour assurer la qualité de l'air, des plans de protection de l'atmosphère et des plans de déplacements urbains. Il donne la possibilité aux préfets de prendre des mesures d'urgence et il fait obligation de réaliser une étude d'im-

pact sanitaire préalablement à tout grand aménagement, mesure que j'avais moi-même souhaitée dans le rapport que j'avais présenté devant l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques.

De telles mesures constituent indéniablement une avancée considérable et revêtent en outre une grande portée symbolique, puisqu'elles démontrent la préoccupation environnementale du Gouvernement.

M. Philippe Legras. Très bien !

M. Jean-François Mattei, rapporteur pour avis. Toutefois, le texte initial semblait trop exclusivement technique, métrologique et administratif. Cet aspect, certes indispensable, ne pouvait cependant suffire, car il était trop peu fait référence à la santé. Or quelle peut être aujourd'hui la seule motivation à légiférer sur la qualité de l'air si ce n'est protéger notre santé ?

M. Jean-Paul Fuchs. Très juste !

M. Jean-François Mattei, rapporteur pour avis. C'est bien l'aspect sanitaire qui justifie l'entreprise et qui lui donne un sens.

M. Charles de Courson. Tout à fait !

M. Jean-François Mattei, rapporteur pour avis. Il devrait donc en être le fil conducteur.

Cela dit, je suis très heureux, madame le ministre, des conditions qui ont présidé aux discussions et à l'élaboration de ce texte, lequel, il est vrai, a beaucoup évolué.

Nombre de mesures récentes ont montré, notamment en région parisienne, des pics répétés de pollution. Il est désormais totalement impossible d'ignorer les liens très étroits entre la détérioration de la qualité atmosphérique et notre état de santé. La santé est, par la force des choses, au centre du débat environnemental, que celui-ci soit scientifique, social ou politique. Il suffit de rappeler que, pour l'Organisation mondiale de la santé, la santé est « un état de complet bien-être physique, mental et social, qui ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité ». On comprend alors la nature de l'enjeu politique. Aussi cette loi sur l'air n'a-t-elle de sens que si elle devient une véritable loi de santé publique. C'est la raison pour laquelle la commission des affaires culturelles, familiales et sociales s'est saisie pour avis.

A cet égard, je voudrais dire au président de cette commission, Bruno Bourg-Broc, combien j'ai été sensible à l'attention qu'il a apportée à ce sujet et remercier tous ceux des commissaires qui ont contribué à améliorer le texte grâce à des amendements qui tendent à permettre une meilleure prise en compte du volet sanitaire.

Je profite également de l'occasion qui m'est donnée pour remercier la commission de la production et des échanges, son président et son rapporteur.

Malgré le laps de temps restreint dont nous avons disposé, nous avons néanmoins pu faire passer des messages et nous continuerons à le faire au cours de la discussion.

Notre commission, saisie pour avis, a soulevé plusieurs points.

D'abord, il n'est pas possible de se contenter des seules notions de seuil d'alerte et de valeur limite retenues dans le texte. Elles sont évidemment indispensables pour l'action de sauvegarde immédiate, mais une telle vision purement métrologique risque de devenir insuffisante, voire dangereuse dans l'action au quotidien. Les seuils moyens sont établis pour des individus moyens. Or les personnes les plus fragiles sont évidemment les plus tou-

chées en matière de pollution atmosphérique : ce sont d'abord les enfants, les personnes âgées, les insuffisants respiratoires, les asthmatiques graves. Que valent les seuils moyens pour eux ?

D'autant que les seuils moyens sont établis un à un, pour chacun des polluants, et qu'à aucun moment on n'a établi la potentialité de leur intrication ; or, dans ce cas, les seuils changent.

En outre, peut-on ignorer que, bien avant que les seuils ne soient atteints, s'installent, selon un processus continu, des altérations qui, pour rester muettes dans un premier temps, n'en sont pas moins réelles ? Des enquêtes en région parisienne et en région lyonnaise l'ont bien montré.

Les seuils sont établis pour éviter la menace grave, ils ne permettent pas de préserver la santé au sens plein du terme. On comprend donc que le politique ne saurait se contenter d'éviter le dépassement des seuils. Le danger serait, au contraire, qu'il se sente démobilisé par le seul respect des seuils, alors qu'il lui faut, sans relâche, tenter de faire mieux. (*« Très bien ! » sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

En second lieu, le texte prévoit des mesures de surveillance fondées exclusivement sur la mesure des taux de dioxyde de soufre, de monoxyde de carbone et de poussières. Pour être indispensable, cette méthode n'en est pas moins boiteuse car manquent l'étude et la surveillance des effets cliniques.

Si, dans le même temps, on ne sait pas combien de malades sont hospitalisés pour des problèmes respiratoires, à cause d'une aggravation de leur état de santé, voire décèdent, tout l'aspect clinique est occulté. Or, on ne peut surveiller la qualité de l'air qu'en mettant d'un côté les données scientifiques, technique et métriques et, de l'autre, l'état clinique ; car il est évident qu'on peut être amené, en fonction de l'état clinique, à modifier les seuils et à réajuster les mesures prises.

Il est donc important de mieux organiser l'épidémiologie clinique.

Troisième point : la fiscalité. Nous en parlerons à l'article concerné mais, si la fiscalité des énergies fossiles doit prendre en compte l'économie, c'est-à-dire l'approvisionnement, elle devrait d'abord prendre en compte les effets sur la santé, et il faudrait probablement taxer davantage les carburants les plus nocifs pour la santé et détaxer ceux qui le sont le moins, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

M. Christian Bataille. Très juste !

M. Jean-François Mattei, *rapporteur pour avis.* J'en viens au quatrième point, dont nous aurons l'occasion de discuter à nouveau. Pourquoi est-il difficile de marier l'environnement et la santé ? Parce qu'il s'agit de sciences quelquefois complémentaires, qui travaillent dans des sphères différentes. Nous avons besoin de les rapprocher, de les coordonner, de définir des thèmes prioritaires, de faciliter des actions thématiques programmées.

Nous avons proposé, sur le modèle de l'Agence nationale de recherche sur le sida, qui a fait ses preuves, la création d'une Agence nationale de recherche sur la santé et l'environnement, afin de tenter de coordonner les actions qui s'imposent, en faisant collaborer les instituts de recherche et les ministères concernés.

Ces exemples montrent bien que, dans le débat actuel sur l'environnement, la santé doit prendre toute la place qui lui revient. Réduit à des problèmes techniques de

pollution, l'environnement deviendrait vite synonyme d'une vision « écocentrique », d'un monde d'où l'homme serait absent.

Pour définir une véritable écologie humaine, il faut affirmer la prééminence de l'homme, dans le respect de l'environnement qui l'accueille. L'écologie dépasse alors la seule protection de la nature et devient une véritable politique de santé publique destinée à promouvoir un environnement propice à l'épanouissement des hommes. Et, tout comme la bioéthique définit les valeurs qui fondent la personne, l'écoéthique doit accompagner le questionnement de l'homme face à son environnement.

A partir de ces deux approches que sont la bioéthique et l'écoéthique, je suis persuadé qu'il devient possible de rebâtir une conscience politique autour d'un nouvel humanisme. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre, et du groupe du Rassemblement pour la République, et sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

M. Christian Bataille. Très bien !

Exception d'irrecevabilité

M. le président. J'ai reçu de M. Laurent Fabius et des membres du groupe socialiste une exception d'irrecevabilité déposée en application de l'article 91, alinéa 4, du règlement.

La parole est à Mme Ségolène Royal.

Mme Ségolène Royal. Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, ce débat sur un sujet grave est bienvenu. Il mérite une certaine sérénité ainsi que des arguments de niveau élevé, et la qualité des interventions que nous venons d'entendre va dans ce sens. L'opposition espère qu'elle pourra s'exprimer de la même façon, sans subir l'anathème ou les procès d'intention. Nous nous efforcerons de ne pas caricaturer ce projet de loi, mais nous dirons tout ce que nous souhaitons dire.

Le préambule de la Constitution affirme le principe du droit à la santé et l'article 1^{er} du texte le droit de chacun à respirer un air qui ne soit pas pollué, mais nous pensons, comme M. Mattei, que ce projet ne répond pas à ce souci, et nous défendrons l'exception d'irrecevabilité pour quatre raisons.

En premier lieu, ce texte, qui est tardif, n'est pas à la hauteur des problèmes de santé posés.

En second lieu, il ne prévoit pas de mesures réellement contraignantes, M. Vernier l'a rappelé.

M. Jacques Vernier, *rapporteur.* Pas du tout ! J'ai dit le contraire !

Mme Ségolène Royal. En troisième lieu, il ne remet pas en cause la place toute puissante de la voiture en ville, ainsi que celle du transport routier, et M. Gonnot s'est également exprimé dans ce sens.

En quatrième lieu, il ne prend pas en compte le problème global de la santé.

En cinquième lieu, c'est un projet aux effets juridiques incertains à cause, en particulier, de toute une série de dispositions inconstitutionnelles dont je parlerai tout à l'heure sous l'œil attentif, j'imagine, de M. Mazeaud.

M. Jean-Pierre Brard. Sous ses deux yeux ! (*Sourires.*)

M. Pierre Mazeaud. Très attentifs !

Mme Ségolène Royal. Ce projet de loi tardif n'est pas à la hauteur du problème. Déposé avec près d'un an de retard, il a progressivement été vidé de son contenu sous

la pression de plusieurs *lobbies*, notamment celui de l'automobile, malgré vos réels efforts, madame le ministre.

En face, on constate dans la région parisienne, une mortalité prématurée de 260 à 350 décès par an, et de 50 à 80 pour les maladies respiratoires.

Ce retard ne serait pas grave si, au bout du compte, nous avions devant nous un projet plus ambitieux qu'au départ. Or ce texte ne prévoit pas de mesures nouvelles contraignantes.

D'abord, et contrairement à ce que vous avez dit il y a quelques jours, madame le ministre, la possibilité pour le préfet d'interdire la circulation existe déjà puisqu'elle est prévue dans le décret de 1991.

Le projet de loi ne va-t-il pas au contraire affaiblir ce pouvoir du préfet puisqu'il soumet désormais sa décision à l'avis du conseil municipal, avec tous les risques d'hésitation et de lenteur que cela peut entraîner ? Nous défendrons une série d'amendements visant à renforcer le pouvoir de l'autorité préfectorale en cas d'urgence.

Le texte ne dit pas non plus ce qui se passera en cas de carence du préfet ; or c'est ce que nous avons constaté la semaine dernière à Paris, où l'on a enregistré des pics de pollution.

M. Patrick Trémège. En Ile-de-France !

Mme Ségolène Royal. Seule la ville de Strasbourg a réagi. A Paris, le préfet de police n'a pris aucune décision. Nous souhaitons donc qu'en cas de carence le ministre de l'environnement puisse se substituer à lui et prendre les dispositions qui s'imposent.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Il peut toujours le faire ! Il n'y a pas besoin d'une loi pour cela !

Mme Ségolène Royal. Pour être juste, la seule nouveauté de ce projet, c'est la généralisation de la mesure de la pollution. N'aurait-il donc pas fallu appeler ce texte : « projet de loi sur la mesure de la pollution atmosphérique » ? Cela aurait davantage correspondu à son contenu. On sait aujourd'hui qu'il faut agir quels que soient les seuils atteints, et je reviendrai ultérieurement sur ce point.

En troisième lieu, ce projet de loi ne remet à aucun moment en cause la place de la voiture en ville, ni celle du transport routier. Nous savons que 80 p. 100 de la pollution atmosphérique sont dus au trafic automobile ; or le projet de loi n'a même pas le courage d'affirmer que l'objectif premier des plans de déplacements urbains devrait être de réduire la place de la voiture en ville.

Par ailleurs, le coût énergétique du fret transporté par la route est, par tonne-kilomètre, dix fois supérieur à celui transporté par chemin de fer, comme l'affirme le Livre vert de la Commission de Bruxelles. Le projet de loi n'aborde pas du tout le problème de l'équilibre entre le rail et la route, pas plus d'ailleurs que ne l'a fait le débat, actuellement en cours, sur la SNCF.

Les exigences de la gestion à flux tendus dans l'industrie et le manque de flexibilité du transport ferroviaire ont ramené la part du fret transporté par rail à 5 p. 100. Sur les autoroutes, qui s'adjugent la moitié de la circulation totale des poids lourds, le trafic progressera de 100 p. 100 dans les quinze ans à venir si rien n'est fait pour rééquilibrer la concurrence.

Le transport de marchandises par la route représente en France 94 p. 100 de la consommation d'énergie et 97 p. 100 des émissions d'oxyde de carbone. C'est donc,

ainsi qu'on l'a déjà dit, d'un projet de loi sur les transports qu'il faudrait débattre, avec toutes les difficultés que ce problème soulève.

En ce qui concerne les transports de voyageurs, 90 p. 100 de la consommation d'énergie sont dus aux véhicules particuliers, qui émettent 95 p. 100 du dioxyde de carbone. Tous ces chiffres sont connus ; encore faut-il rappeler que, si rien n'est fait, le trafic routier augmentera, d'après les prévisions, de 40 p. 100 d'ici à l'an 2010.

Il est clair que ce projet n'est pas suffisant pour empêcher une telle augmentation du trafic routier. Il faudrait l'intégrer dans une action globale prévoyant des mesures d'incitation et une réglementation plus contraignante visant à modifier les comportements et, surtout, à rééquilibrer le calcul économique.

M. Patrick Trémège. Il fallait le faire quand vous étiez au pouvoir !

M. Eric Doligé. Elle devient courageuse quand elle n'est plus au pouvoir !

Mme Ségolène Royal. La vie continue ! Ne dites pas : « Vous n'avez rien fait ! Vous auriez pu faire ceci ou cela ! » On peut dresser un bilan, mais la législation relative à la pollution de l'air date de 1971, et vous ne pouvez donc pas dire que l'on découvre le sujet aujourd'hui.

M. Jean-Pierre Brard. Il faut demander à M. Gonnot d'organiser un colloque !

M. Eric Doligé. Il y avait déjà des voitures il y a cinq ans !

Mme Ségolène Royal. Enfin, ce projet de loi ne prend pas en compte le problème global de la santé.

M. Pierre Mazeaud. Il ne traite effectivement pas du problème de la santé, ainsi que le souligne *Le Figaro* de ce matin !

Mme Ségolène Royal. Il conditionne, à notre avis à tort, la prise de décision à la mesure de la pollution – alors qu'on sait parfaitement que celle-ci est réelle – et, d'autre part, au respect du principe des seuils. Or, lors d'un colloque qui s'est tenu au Sénat le 24 janvier 1996, l'exposé de M. William Dab, professeur à l'École nationale de santé publique, relatif à la dimension sanitaire du problème de la pollution atmosphérique, a mis très clairement en évidence les remarques faites par M. Mattei.

Ainsi, à la question de savoir s'il y a un retentissement de la pollution atmosphérique sur la santé, la réponse est oui.

En second lieu, y a-t-il une aggravation des risques sanitaires en fonction de l'évolution de la nature des polluants ? Là aussi, la réponse est oui.

En effet, si un certain nombre de polluants, notamment les polluants soufrés, ont diminué qualitativement, d'autres polluants sont apparus. La composition des essences et des carburants a évolué au cours du temps, et on ne rejette pas seulement dans l'atmosphère les quatre ou cinq polluants mesurés couramment par les réseaux de surveillance de la qualité de l'air. Ce sont en fait des centaines de substances chimiques qui sont déversées dans l'atmosphère de nos villes par le chauffage, l'industrie et les automobiles. Celles-ci ont considérablement évolué et on peut même se demander s'il n'y a pas une synergie entre ces différents phénomènes.

La conclusion sans ambiguïté du rapport est que, même à faibles doses, on continue d'observer une augmentation des risques sanitaires. Ce n'est plus visible à

l'œil nu, comme dans les années 50, où une simple loupe suffisait à mettre en évidence le phénomène ; il faut aujourd'hui un microscope électronique. Mais tous les épidémiologistes et l'ensemble des médecins qui ont travaillé sur ce sujet sont unanimes, et il y a un large consensus à cet égard au sein de la communauté scientifique internationale. Même avec les faibles expositions que nous connaissons dans nos villes, la pollution a un retentissement sur la santé, et, si cela est affirmé, ce n'est pas parce que l'étude ERPURS le montre, mais parce que les méthodes mises au point pour cette étude sont le fruit d'une collaboration avec des équipes étrangères, puisque quinze villes européennes appliquent à l'heure actuelle un modèle.

Lorsqu'on examine les résultats de villes aussi différentes que Barcelone, Milan, les villes polonaises, ou encore Londres, Amsterdam, Paris et Lyon, on est frappé par la convergence des résultats, en termes qualitatifs aussi bien que quantitatifs.

Le rapport du professeur Dab insiste également sur l'augmentation du taux de mortalité. Celle-ci est faible – il ne faut pas tomber dans l'excès en interprétant les chiffres – mais elle est statistiquement significative, et la comparaison entre les différents pays est cohérente. Pour prendre un ordre de grandeur, toute augmentation de 100 microgrammes par mètre cube du dioxyde de soufre s'accompagne d'une augmentation de la mortalité générale – non compris les accidents – de 5 p. 100 environ.

Si l'on examine les causes de mortalité plus spécifiques, comme la mortalité d'origine respiratoire ou d'origine cardiaque, on constate que les risques augmentent légèrement, ce qui renforce l'hypothèse d'un rôle de la pollution.

Toute augmentation de 100 microgrammes par mètre cube des principaux polluants mesurés aujourd'hui fait augmenter le taux de mortalité de 5 à 10 p. 100. Mais elle a également pour résultat une série d'effets pervers, certes beaucoup moins graves, et vraisemblablement réversibles, mais qui constituent autant d'atteintes à la qualité de la vie, et que nos concitoyens sont de moins en moins prêts à accepter.

On se focalise sur la mortalité car les données sont très fiables, mais, derrière elles, se cachent vraisemblablement d'autres phénomènes : excès de consommation médicale, de consommation médicamenteuse, gênes de toute sorte, assez fréquentes.

La pollution a-t-elle pour résultat une mortalité prématurée de quelques jours ? La réponse à cette importante question est vraisemblablement affirmative.

Une grande partie des gens qui meurent à la suite d'une exposition à la pollution atmosphérique dans les villes sont déjà malades et développent une surinfection, par exemple une bronchite. Une surexposition à la pollution atmosphérique peut déclencher une décompensation et créer une insuffisance respiratoire aiguë.

Même si ce phénomène ne peut pas tout expliquer, on constate, même chez les personnes jeunes, une relation entre la pollution et les problèmes de santé.

Par ailleurs, on trouve dans les causes de mortalité associées à la pollution atmosphérique des maladies comme l'infarctus du myocarde, une surexposition à la pollution atmosphérique pouvant créer les conditions d'un spasme coronarien. On est, dans ce cas, très loin de la mortalité simplement prématurée.

Face à ces constatations médicales, le professeur Dab se demande, comme M. Mattei tout à l'heure, s'il existe un seuil à partir duquel il faudrait agir.

La réponse, selon lui, est plutôt non, car chacun de nous a un seuil qui lui est propre, et les variations individuelles sont telles que la notion de seuil n'a pas de sens pour l'ensemble de la population.

Certains jours où le taux de dioxyde de soufre est de 20 microgrammes par mètre cube, les outils statistiques dont nous disposons indiqueront un risque paradoxalement plus élevé que les jours où ce taux est de 18 microgrammes par mètre cube.

Comme la pollution nulle n'est pas accessible, il en va de même pour le risque nul, que nous ne pourrions espérer obtenir. Il y aura toujours un risque de base incompressible, et le problème consiste à fixer le niveau de risque considéré comme socialement acceptable.

Toute la difficulté réside dans le fait que l'on ne doit pas se contenter de mesurer le phénomène et d'axer toutes les actions sur la prise en compte d'un seuil. Finalement, ce constat ne remet-il pas en cause la logique même du projet qui nous est présenté ?

Dernière question posée dans le rapport Dab : en sait-on assez pour agir ? La réponse est bien évidemment oui. Mais il ne faudrait pas que les différentes autorités prennent le prétexte que l'on ne dispose de tous les résultats des mesures ou que l'on n'a pas de certitude sur les seuils pour justifier l'inaction.

J'ajoute que, ainsi que vous l'avez dit tout à l'heure, madame la ministre, il existe, depuis une période récente, une demande sociale claire et beaucoup de gens perçoivent les risques. Nous sommes donc dans une bonne position pour agir : il y a convergence entre les préoccupations des pouvoirs publics et la demande sociale de la population. Cette convergence doit nous permettre d'agir avec détermination, et c'est bien pourquoi nous pensons que le projet de loi est en décalage par rapport aux différentes exigences.

Nous relevons très curieusement un écart entre la perception du public et la façon dont les responsables, notamment les élus, perçoivent la densité des contraintes que la population est prête à accepter. Une enquête d'opinion récente a montré que 70 p. 100 des personnes interrogées se déclaraient prêtes à restreindre leur circulation automobile, alors que les élus, interrogés à ce sujet, estimaient que seulement 30 p. 100 des usagers accepteraient une telle contrainte.

J'en viens enfin au contenu juridique du projet de loi.

J'ai dit tout à l'heure que ce texte aurait des effets juridiques incertains.

Pour répondre par avance aux objections que vous pourriez m'adresser, en affirmant, par exemple, que j'émetts des critiques alors que je n'ai rien fait, je vous rappellerai que j'ai moi-même mis en place les chartes d'écologie urbaine. J'avais la conviction que c'est dans les villes que se fait la décision ; les maires et les conseils municipaux doivent donc être à l'avant-garde de la lutte contre la pollution urbaine.

L'un des effets pervers de votre projet, qui prévoit que les plans de développement urbains devront être conformes aux plans régionaux, sera que, dans certaines villes qui ne veulent pas agir en ce domaine, on prendra le prétexte que le plan régional n'est pas encore élaboré. Or on sait bien que les problèmes de pollution se posent d'abord dans les villes et qu'il faut donc inciter celles-ci à agir avant même que les plans régionaux ne soient fixés.

On voit ce qu'il en est en ce qui concerne les plans d'élimination des déchets ou les plans de gestion des eaux, qui sont loin d'être réalisés sur l'ensemble du territoire : il faut attendre deux, trois, voire quatre ans après le vote des lois.

On va engager les régions dans des dépenses d'études supplémentaires élevées alors que, pensons-nous, les moyens financiers doivent être d'abord consacrés à l'action.

Cet enchaînement en cascade de plans qui doivent être conformes les uns aux autres, au fur et à mesure que l'on passe du général au particulier, nous paraît de nature à ralentir le processus de décision dans les villes.

Nous pensons en conséquence qu'il faut d'abord faire œuvre d'incitation en soutenant financièrement les initiatives urbaines et en s'appuyant sur une politique contractuelle. Tel est l'objet des contrats sur lesquels s'appuient les chartes d'écologie urbaine et qui prévoient bien évidemment des plans de déplacement en ville.

Vous ne pouvez pas affirmer non plus qu'aucun gouvernement n'a posé le problème de la pollution, puisque la loi de base remonte à 1961. C'est une bonne loi, qui mérite des moyens d'application supplémentaires. Les décrets de 1991 et de 1994 ont par ailleurs mis en place un arsenal législatif et réglementaire.

Le projet que vous nous présentez prévoit une quinzaine de nouveaux décrets d'application. Cette nouvelle lourdeur juridique nous inquiète : combien faudra-t-il de temps pour que les décrets d'application soient pris ? Deux ans, voire trois ?

Nous connaissons bien la difficulté que présentera la publication des décrets d'application : les rapports de force pour les arbitrages interministériels devront reprendre. Voyant que la loi elle-même accuse déjà un retard d'un an, on peut se demander dans quel délai les décrets d'application seront publiés ? Cette situation ne risque-t-elle pas de créer un vide juridique en aboutissant à la non-application des décrets de 1991 et de 1994 dans l'attente des quinze nouveaux décrets prévus par le projet ?

Nous défendrons un amendement qui prévoira explicitement que les décrets de 1991 et 1994 resteront en application tant que les nouveaux décrets seront pas tous publiés.

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission a adopté un amendement qui tend aux mêmes fins.

Mme Ségolène Royal. Dans ces conditions, nous voterons l'amendement de la commission ! (*Sourires.*)

Le dispositif proposé est compliqué et est assez inquiétant dans la mesure où il risque paradoxalement d'affaiblir l'arsenal législatif et réglementaire en vigueur, qui méritait peut-être d'être complété, mais qui donnait déjà au pouvoir administratif des pouvoirs très importants.

Ainsi, l'article 3 de la loi du 2 août 1961 permet d'effectuer des contrôles sur la construction et l'utilisation des véhicules afin d'éviter les pollutions de l'atmosphère et les effets nocifs sur la santé.

Ainsi, le décret du 25 octobre 1991 permet toujours aux préfets, contrairement à ce que vous avez affirmé, madame le ministre, de limiter la circulation et de créer des zones de protection sensible « au cas où les niveaux de concentration des pollutions dans l'atmosphère atteignent ou risquent de dépasser localement les limites jugées inadmissibles ». Pourquoi prendre le risque de

répéter dans une loi ce qu'un décret prévoit déjà et ce qui ne sera plus applicable dans l'attente des nouveaux décrets ?

Lors des pics de pollution qui ont été relevés la semaine dernière, aucun usage n'a été fait des dispositions du décret du 25 octobre 1991. Pourquoi en irait-il différemment demain ?

Rappelons aussi que les simples pouvoirs de police autorisent les maires à réagir en cas de pollution élevée pour protéger la santé de la population. A cet égard, le cas de Strasbourg est exemplaire.

Le code de la route contient, dans son article R.69, résultant du décret du 5 février 1969, la disposition suivante : « Les véhicules automobiles ne doivent pas émettre de fumées, de gaz toxiques, corrosifs ou odorants, dans des conditions susceptibles d'incommoder la population ou de compromettre la santé et la sécurité publiques. » Un simple arrêté des ministres concernés aurait suffi pour appliquer cet article et pour réduire la pollution atmosphérique d'une manière efficace.

Quant aux plans de déplacement urbains, ils sont déjà prévus dans l'article 28 de la loi du 30 décembre 1982. Ce que l'on attendait, c'étaient des moyens financiers incitant les collectivités locales à les mettre en place !

Enfin, le projet de loi, monsieur Mazeaud, comporte un certain nombre de dispositions inconstitutionnelles car, bien souvent, il n'élabore aucune règle normative.

M. Pierre Mazeaud. C'est vrai !

Mme Ségolène Royal. Force est de constater que ce texte sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ignore le partage, organisé par les articles 34 et 37 de la Constitution, entre les dispositions qui relèvent de la loi et celles qui relèvent du domaine réglementaire. Je veux dire, non pas qu'il ne fallait pas de loi, mais que, puisque l'on veut lutter contre la pollution atmosphérique – et je sais que c'est votre intention –, il aurait été beaucoup plus efficace de prendre des dispositions réglementaires immédiatement applicables, sans courir le risque d'une annulation.

M. Pierre Mazeaud. Me permettez-vous de vous interrompre, madame Royal ?

Mme Ségolène Royal. Je vous en prie, monsieur Mazeaud.

M. le président. La parole est à M. Pierre Mazeaud, avec l'autorisation de Mme Royal.

M. Pierre Mazeaud. Madame Royal, je n'entrerai pas dès à présent dans le fond du débat car j'aurai l'occasion de le faire plus tard. Mais le fait que vous évoquiez l'article 34 de la Constitution me conduit à appeler l'attention de nos collègues sur la nécessité de bien légiférer.

Dans cette affaire, j'ai, depuis un certain temps, beaucoup entendu parler de la note du Conseil d'Etat.

Il m'est souvent arrivé, en tant que président de la commission des lois, de demander aux ministres qui défendaient leurs propres textes de bien vouloir communiquer la note du Conseil d'Etat. En l'occurrence, je crois savoir, et Mme le ministre nous répondra tout à l'heure sur ce point, que le Conseil d'Etat a dit exactement ce que Mme Royal dénonce.

Pour que les choses soient claires, madame le ministre, je voudrais vous demander – c'est en quelque sorte une coutume, même si vous ne le savez pas, étant dans la vie politique depuis fort peu de temps –...

M. Michel Destot. Quelle élégance !

M. Pierre Mazeaud. ... de communiquer à l'ensemble de nos collègues la note du Conseil d'Etat, que vous avez sans doute dans vos dossiers,...

M. Jean-Pierre Brard. Dans la tête, pas dans les dossiers, monsieur Mazeaud !

M. Pierre Mazeaud. ... afin que nous puissions en prendre connaissance.

Vous ne devez d'ailleurs pas ignorer que, bien que les notes du Conseil d'Etat soient secrètes, il arrive que le Gouvernement les divulgue pour connaître les réactions préalables.

M. Jean-Pierre Brard. Voilà qui devient intéressant !

M. Pierre Mazeaud. Pour ne rien vous cacher, j'ai eu connaissance de celle qui concerne votre texte et dans le cas où vous ne l'auriez pas, je pourrais vous l'apporter afin que vous puissiez la diffuser. (*Sourires.*)

M. Jean-Pierre Brard. Perceur de coffres-forts ! (*Sourires.*)

Mme le ministre de l'environnement. Puis-je répondre à M. Mazeaud, monsieur le président ?

M. le président. Madame Royal, acceptez-vous que Mme le ministre réponde à M. Mazeaud ?

Mme Ségolène Royal. Oui, monsieur le président.

M. le président. Vous avez la parole, madame le ministre.

Mme le ministre de l'environnement. Je précise que le document a été communiqué à tous ceux qui me l'ont demandé, notamment au Sénat.

En outre, monsieur Mazeaud, puisque vous en avez pris connaissance, vous avez pu constater que les observations du Conseil d'Etat, notamment en ce qui concerne la répartition des compétences dans la région Ile-de-France, laquelle faisait l'objet de l'essentiel des critiques au regard des articles 34 et 37 de la Constitution, ont été prises en compte par le Gouvernement...

M. Pierre Mazeaud. Les critiques visaient l'ensemble du texte, madame le ministre !

Mme le ministre de l'environnement. Non, monsieur le président de la commission des lois ! Sur l'ensemble du texte, le Conseil d'Etat a reconnu qu'il y avait bien lieu de légiférer !

M. Pierre Mazeaud. Vous nous communiquerez la note, ce sera le plus simple !

Mme le ministre de l'environnement. J'ai cru comprendre que vous l'aviez en votre possession. Quoi qu'il en soit, je la communiquerai à qui la voudra. Je n'ai rien à cacher !

M. Christian Bataille. Tout cela manque quand même de transparence !

Mme le ministre de l'environnement. Aucunement ! Je n'ai rien à cacher !

Je répondrai plus tard à Mme Royal, mais je ne voulais pas laisser sans réponse les propos que vient de tenir M. Mazeaud.

Le Conseil d'Etat, je le répète, a reconnu qu'il y avait bien lieu de légiférer en ce domaine...

M. Pierre Mazeaud. Je vous remercie de bien vouloir nous communiquer la note du Conseil d'Etat !

Mme le ministre de l'environnement. Je vous la communiquerai, monsieur le président, et avec plaisir.

M. Jean-Pierre Brard. Puis-je prendre la parole, monsieur le président, si Mme Royal m'y autorise ? (*Sourires.*)

M. le président. Madame Royal, autorisez-vous M. Brard à prendre la parole ?

M. Jean-Louis Idiart. Cela peut être intéressant !

Mme Ségolène Royal. Oui, mais je lui demande d'être bref.

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

M. Jean-Pierre Brard. M. le président de la commission des lois vient d'évoquer un avis « secret ». Mme le ministre vient de lui répondre que cet avis secret avait été communiqué à qui l'avait demandé.

Soucieux de la transparence et de la salubrité du débat, je ne comprends pas très bien qu'un avis secret soit diffusé. A vrai dire, je ne comprends pas très bien qu'un avis soit secret car cela pose, du point de vue de la démocratie parlementaire, un problème.

Madame le ministre, je souhaiterais que tous les députés qui veulent bien vous accompagner dans ce débat – on verra jusqu'ou –...

M. Pierre Albertini. Peut-être pas très loin pour certains !

M. Jean-Pierre Brard. ... bénéficient de l'avis du Conseil d'Etat. Nous pourrions alors disposer de tous les éléments utiles – on ne peut imaginer que cet avis « secret » soit inconsistant ! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à Mme Ségolène Royal, et à elle seule.

Mme Ségolène Royal. Le projet de loi ignore sur plusieurs points le partage organisé par les articles 34 et 37 de la Constitution, disais-je. Il comprend de nombreuses dispositions de nature réglementaire et il en résulte un pointillisme législatif qui risque de le rendre inapplicable.

Cette hypertrophie des mesures de nature réglementaire, bien peu obligatoires, qui laissent de larges marges de manœuvre au pouvoir réglementaire – nous attendrons sans doute longtemps les textes concernés – aboutit à la production d'un texte qui n'a plus de législatif que le nom.

Le pouvoir réglementaire est, à plusieurs endroits du projet de loi, seulement invité à bien vouloir prendre les éventuelles mesures d'application qui s'avèreraient nécessaires. Tel est le sens de la formule, que vous utilisez à plusieurs reprises : « des décrets peuvent fixer... ».

L'utilisation de notions floues à contenu variable renvoie à une appréciation d'opportunité changeante selon les circonstances, qui fait apparaître une sorte de droit « flexible ». Plus directement, elle crée une sorte de nouvelle catégorie de loi : la loi « molle ».

L'exemple le plus flagrant de cette législation inopérante apparaît dès la première phrase de l'article 1^{er} : « Chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ». Ce droit est bien évidemment incontestable. Il se rattache même à la liberté d'aller, de venir et de sortir sans voir sa santé altérée par un air vicié.

Mais cette phrase qui, au demeurant, a une connotation négative – pourquoi ne pas écrire que chacun a le droit de respirer un air « sain », un air « de qualité » ou un air « propre » ? – constitue une déclaration d'intention

qui n'est pas contestable sur le fond, mais qui est dépourvue de portée normative. C'est la raison pour laquelle je défendrai un amendement qui permettra de voir jusqu'où va la détermination du Gouvernement dans l'application de ce principe et s'il ne s'agit pas là seulement de laisser croire qu'il se passe des choses sans aucune conséquence concrète.

Je serai, madame le ministre, attentive à la façon dont vous accueillerez cet amendement, qui prévoira, après avoir énoncé le droit fondamental de chacun de respirer un air sain, l'engagement de la responsabilité de toute personne publique ou privée et le droit de chaque citoyen à obtenir réparation en cas de négligence ou d'inaction.

Les titres I^{er}, II et III du projet de loi ont pour objet de transposer dans notre droit interne, d'ailleurs d'une manière anticipée, la proposition de directive européenne concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant. Ces trois premiers titres sont l'illustration parfaite du caractère réglementaire de très nombreuses dispositions du projet de loi. La proposition de directive, et M. Mazeaud ne me contredira pas, date du 4 juillet 1994 et n'a pas été transmise au Parlement, conformément à l'article 88-4 de la Constitution,...

M. Pierre Mazeaud. Absolument !

Mme Ségolène Royal. ... le Conseil d'Etat ayant estimé à juste titre que cette proposition de directive ne contenait pas de dispositions de nature législative.

M. Pierre Mazeaud. Absolument ! Et c'est bien pour cela que nous ne l'avons pas !

Mme Ségolène Royal. Dans les rares cas où le projet de loi énonce des mesures réellement de nature législative, qu'il s'agisse des plans de déplacement urbains ou de dispositions financières et fiscales, j'observe que ces mesures substituent la recommandation au commandement. Or la loi commande, madame le ministre ; ces mesures sont donc dépourvues d'effets normatifs.

Ainsi, les plans de déplacement urbains n'auront pas d'effets juridiques réels : vous n'êtes pas allée jusqu'à les rendre obligatoires et à prévoir des sanctions, comme toute loi doit le faire. Une simple prise en compte de leur orientation est demandée aux autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation.

De même, l'article 22 invite la prochaine loi de finances annuelle à bien vouloir envisager un financement de la surveillance de la qualité de l'air.

Les articles 25 et 26, qui ont été supprimés par le Sénat et que la commission de la production et des échanges propose à juste titre de rétablir, invitent les conseils généraux et les conseils régionaux à bien vouloir utiliser la possibilité d'exonérer de la vignette ou de la taxe sur les cartes grises les véhicules électriques ou peu polluants. L'intention est bonne mais la mesure est trop molle quant à la réalisation.

Le projet de loi sur l'air contient plusieurs dispositions qui sont contraires à notre Constitution.

Le 2^o du paragraphe I de l'article 19, premier article du titre VI consacré aux « mesures techniques nationales », contient une disposition contraire à la Constitution dans la mesure où il indique que des décrets « peuvent » réglementer et contrôler la commercialisation des combustibles et carburants.

Une telle possibilité générale de réglementer et de contrôler la commercialisation des combustibles et des carburants, sans encadrement législatif substantiel, est contraire au principe constitutionnel de libre exercice du

commerce et de l'industrie. Le Conseil d'Etat vous en a d'ailleurs fait la remarque. Cette disposition sera donc inefficace.

Qu'on me comprenne bien : si je pense qu'il faudrait réglementer le libre exercice du commerce et de l'industrie, je soutiens que c'est à la loi de le faire dans le cadre d'un dispositif précis qui ne soit pas, par son imprécision, contraire à la Constitution et donc menacé d'annulation.

Ce dispositif, flou et donc inconstitutionnel, sera inefficace. Il aurait mieux valu mettre au point des obligations contractuelles avec la profession plutôt que de faire croire, par une loi aussi générale et inconstitutionnelle, que les choses changeraient sur le terrain car il n'en sera rien !

Le paragraphe II de l'article 19 est également contraire à la Constitution, en raison de l'étendue très excessive de la délégation accordée au pouvoir exécutif, sans que la loi ne l'encadre suffisamment. Il est contraire à la Constitution dans la mesure où le législateur n'exerce pas la totalité de ses compétences.

Sur le fond, tout cela pose un problème : si la loi n'a pas su ou n'a pas pu, pour des raisons de *lobbying* ou de rapports de force, préciser les dispositions législatives qui s'appliqueraient, comment un décret qui, de plus, n'entre pas dans son champ de compétence, pourrait-il le faire demain ?

Les objections sont donc à la fois juridiques et politiques. Comment comptez-vous réussir demain à faire par décret ce qui n'a pu être fait par une loi, sans doute en raison d'arbitrages interministériels difficiles ? Au surplus, le Conseil constitutionnel a déjà annulé de telles dispositions, notamment le texte de loi relatif aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel – décision n^o 93-322 DC du 28 juillet 1993.

Le 1^o du paragraphe II de l'article 19 du projet de loi qui octroie au pouvoir réglementaire la faculté d'« imposer aux constructeurs et utilisateurs de contrôler leurs appareils, à leur diligence et à leurs frais », sans préciser de quels appareils il s'agit, donne une habilitation trop large, donc inefficace, au pouvoir réglementaire. L'article 1^{er} de la loi de 1948 imposait de tels contrôles, mais en limitant le champ d'application de cette mesure à certaines catégories d'appareils thermiques.

Le 2^o du paragraphe II prévoit que des décrets peuvent « prescrire les conditions de limitation de la publicité ou des campagnes d'information commerciales relatives à l'énergie... », c'est-à-dire, madame le ministre, que vous confiez au pouvoir réglementaire le soin de choisir d'appliquer la loi ou pas. Or l'article 1^{er} de la loi de 1974 autorise le Gouvernement à interdire, par décret en conseil des ministres, « toute publicité ou toute campagne d'information commerciale » relative aux produits énergétiques ou à leurs conditions d'utilisation, cela en vue de remédier à une pénurie énergétique ou à une menace sur l'équilibre des échanges extérieurs.

M. Jacques Vernier, rapporteur. La loi de 1974 ne s'applique qu'en cas de crise.

Mme Ségolène Royal. Peut-être aurait-il tout simplement fallu en étendre le champ d'application !

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

Mme Ségolène Royal. Les objectifs visés par la loi de 1974 sont beaucoup mieux encadrés que ceux fixés par le présent projet de loi, qui vise en outre les appareils consommateurs d'énergie. L'article 19 du projet accorde

une délégation excessive au pouvoir exécutif. S'il était adopté, le pouvoir réglementaire serait autorisé à limiter le libre exercice du commerce et de l'industrie au-delà des cas particulièrement graves prévus par la loi de 1974. De tels décrets risqueraient donc d'être annulés.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Vous soufflez le chaud et le froid ! Vous nous reprochez tantôt d'en faire trop, tantôt de ne pas en faire assez !

Mme Ségolène Royal. Vous savez très bien que, pour être appliquée, une loi doit rester dans le cadre de ses compétences. A qui ferez-vous croire que ce que vous n'avez pu introduire dans la loi aujourd'hui figurera demain dans le décret ? Je me soucie quant à moi de l'efficacité du dispositif juridique dont nous discutons. Ne détournez pas l'attention en essayant de faire croire que si nous contestons la rigueur juridique de ce projet, c'est parce nous voudrions qu'il n'y ait aucun texte. Cela n'est pas exact !

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. La loi sur le bruit est inapplicable et inappliquée !

Mme Ségolène Royal. Eh bien complétez là !

M. Pierre Mazeaud. Eh oui ! Le Gouvernement aussi a ses responsabilités ! Appliquez-la !

Mme Ségolène Royal. Vous ne souhaitez tout de même pas que votre loi soit annulée par le Conseil constitutionnel, madame le ministre ! Je n'irai pas jusqu'à vous retourner le procès d'intention en suggérant que vous avez fait une loi inconstitutionnelle uniquement pour qu'elle soit annulée par le Conseil constitutionnel...

M. Pierre Mazeaud. Qui sait ?

Mme Ségolène Royal. Le Conseil constitutionnel a annulé des dispositions législatives analogues par sa décision du 28 juillet 1993 qui portait sur la loi relative aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Vous l'avez déjà dit ça ! Cela n'a rien à voir !

Mme Ségolène Royal. Le 3^o du paragraphe II de l'article 19, qui prévoit que des décrets en Conseil d'Etat pourront « définir les cas et conditions dans lesquels peut être réglementée ou, le cas échéant, interdite l'émission dans l'atmosphère des substances visées à l'article 2 » confie au pouvoir réglementaire une latitude d'action qui empiète sur la loi. Nous aurions préféré que la loi encadre les interventions du pouvoir réglementaire en contraignant celui-ci à mettre en application un dispositif législatif précis et qu'elle ne lui renvoie pas la responsabilité non seulement de décider de l'opportunité des mesures à prendre mais aussi d'en définir le contenu.

En effet, ces décrets ne seront jamais pris si la loi ne met pas en place un dispositif précis. C'est à elle qu'il revient de préciser expressément les conditions requises !

M. Jacques Vernier, rapporteur. Toutes les lois environnementales ont renvoyé au pouvoir réglementaire, y compris celles que vous avez fait voter, qu'il s'agisse de l'eau, du bruit ou des paysages !

Mme Ségolène Royal. Sans doute, mais cela devrait justement nous conduire à faire des lois plus précises.

Trois dispositions du projet de loi entrent dans le champ d'application des directives communautaires européennes qui imposent notamment aux Etats membres

une communication à la Commission européenne préalable à l'adoption d'une règle technique et de tout projet d'exonération des droits d'accises sur les huiles minérales. En effet, dans ce cadre, la Commission européenne dispose, dans le premier cas, d'un délai de trois mois pour informer l'Etat membre si ce projet est de nature à entraver la libre circulation des marchandises et, dans le second cas, d'un délai de deux mois pour informer l'Etat membre de son intention de soumettre cette disposition à l'avis du Conseil européen des ministres. Ces trois dispositions sont les suivantes :

– le paragraphe III de l'article 19 qui prévoit que les carburants et combustibles liquides, à l'exception du gaz de pétrole liquéfié et des carburants pour aéronefs, devront comporter un taux minimal d'oxygène avant le 1^{er} janvier 2000 ;

Le paragraphe IV de l'article 19, qui prévoit qu'un décret en Conseil d'Etat fixe, pour l'ensemble des carburants, à l'exception du gaz de pétrole liquéfié et des carburants pour aéronefs, des teneurs maximales en aromatiques, en benzène, en oléfines et en soufre » ;

L'article 23, qui permet le remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel véhicules et de la taxe intérieure sur les produits pétroliers aux exploitants de réseaux de transport public pour les véhicules qu'ils utilisent et fonctionnant au gaz naturel véhicules ou au gaz de pétrole liquéfié.

Quant à l'article 22, des dispositions semblables ont déjà été censurées par le Conseil constitutionnel.

Le deuxième alinéa de l'article 34, qui définit l'infraction pénale d'atteinte à la qualité de l'air, est contraire à la Constitution. En effet, la définition adoptée par le Sénat – « l'émission des substances polluantes constitutives d'une pollution atmosphérique, telle que définie à l'article 2 de la présente loi » – renvoie en fait à un décret la définition de l'infraction relative à la pollution de l'air puisque l'article 2 précise *in fine* qu'un décret en Conseil d'Etat fixe les catégories de substances polluantes entrant dans le champ d'application du présent article.

Pourtant, le principe de la légalité des peines et délits inclus dans l'article 8 de la Déclaration des droits de l'homme de 1789 implique que les dispositions de la loi définissant les infractions soient rédigées avec suffisamment de précision et de clarté et qu'elles ne comportent aucun élément d'incertitude pour exclure l'arbitraire. Il est donc contraire à la Constitution de renvoyer à un décret la définition d'une infraction pénale.

M. Jacques Vernier, rapporteur. C'est pourquoi la commission a prévu la suppression du décret !

Mme Ségolène Royal. Si la commission a rectifié le tir !

M. Pierre Mazeaud. Elle a fait du bon travail ! Mais elle aurait dû aller jusqu'au bout et supprimer l'article 1^{er} !

Mme Ségolène Royal. Le texte est donc bien inconstitutionnel !

Le paragraphe I de l'article 38 du projet de loi mentionne que les dispositions de la loi de 1961 seront abrogées à l'exception des dispositions de ladite loi qui concernent les pollutions dues à des substances radioactives ainsi qu'aux conditions de création, de fonctionnement et de surveillance des installations nucléaires de base. Ce paragraphe a en fait pour objet de restreindre le champ d'application de la loi du 2 août 1961 aux seules pollutions radioactives et au contrôle des installations

civiles nucléaires de base. Les dispositions législatives contenues dans la loi de 1961 sont particulièrement ténues.

Ainsi, l'article 8 de la loi de 1961 se limite à indiquer que « les dispositions des articles 1 à 7 sont applicables aux pollutions de tous ordres causées par des substances radioactives. Des décrets en Conseil d'État détermineront les conditions de création, de fonctionnement et de surveillance des installations nucléaires. »

Force est de constater que le paragraphe I de l'article 38 du projet de loi et, par voie de conséquence, les dispositions de la loi du 2 août 1961 sont contraires à la Constitution en raison de l'étendue excessive de la délégation accordée au pouvoir exécutif sans encadrement suffisant par la loi. De telles dispositions sont contraires à la Constitution dans la mesure où le législateur n'exerce pas la totalité de ses compétences. Le Conseil constitutionnel a déjà annulé pour un motif analogue le texte de loi relatif aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel.

M. Jacques Vernier, rapporteur. C'est la troisième fois que vous citez cette décision !

Mme Ségolène Royal. Oui, parce qu'elle contient plusieurs points de droit qu'il m'a semblé utile de développer !

Il convient aussi de rappeler que le Conseil constitutionnel admet que la constitutionnalité de dispositions législatives déjà promulguées puisse faire l'objet d'un examen lorsque le contrôle d'un texte de loi non promulgué en donne l'occasion. Il y a donc possibilité de contrôle si le texte de loi soumis au Conseil constitutionnel modifie ou complète la loi antérieure, ou bien s'il augmente ou restreint son domaine d'application.

Bref, le manque de rigueur juridique de ce texte risque de le vider définitivement de toute efficacité et c'est ce qui nous préoccupe aujourd'hui. En effet, notre objectif n'est pas de justifier une quelconque inaction, au contraire. Je tiens à le répéter car je sais bien ce que vous allez me répondre, madame le ministre. Vous savez fort bien, en raison de votre formation et de votre parcours professionnel, que le manque de rigueur a des conséquences sur l'efficacité des textes juridiques. Paradoxalement, le projet qui nous est proposé affaiblira le dispositif actuel, qui méritait en effet d'être complété mais de façon opérationnelle.

Nous reviendrons au cours du débat, et notamment à l'occasion de la discussion des amendements, sur les propositions que nous souhaitons formuler. On ne pourra pas nous reprocher de ne rien proposer. Nous pensons qu'il faudrait s'orienter vers une fiscalité écologique définitivement incitative et nous souhaitons savoir ce que vous pensez, madame le ministre, du maintien du différentiel entre le gazole et l'essence sans plomb. Ce différentiel va-t-il vraiment dans le sens de la lutte contre la pollution ? De plus, le coût de la pollution s'élève à 50 milliards de francs et le Gouvernement aurait pu être un peu plus généreux dans les moyens qui sont alloués au ministère de l'environnement – nous pensons en particulier à des exonérations de TVA sur les véhicules propres.

Il conviendrait d'élaborer une véritable politique des transports publics déterminant, dans les plans de développement urbain, des critères précis de partage à parité de la voirie entre les automobiles, d'un côté, les deux-roues et les véhicules collectifs, de l'autre. Mais, en l'absence de critères, nous craignons que ces plans de développement urbain ne soient trop flous.

En outre, le projet de loi ignore complètement les problèmes liés au temps de trajet entre le travail et le domicile, dont les femmes, vous le savez, sont les premières victimes : 700 000 voitures traversent Paris chaque jour. Nous souhaitons que des plans de réduction du temps de transport entre le travail et le domicile soient examinés pour les entreprises de plus de 100 salariés.

Enfin, pour développer les circuits propres aux deux-roues, il importe que soit affirmé le principe du droit à la sécurité pour ces véhicules.

Pour terminer, comme tout projet de loi relatif à l'environnement se heurte à un problème de moyens, j'ai une suggestion à vous faire, madame le ministre, et je suis bien prête à vous soutenir, voire à voter des textes qui iraient dans ce sens. Le débat sur le canal Rhin-Rhône revient sur le devant de la scène. En effet, le coût de ce canal est estimé à 50 milliards de francs. Pourquoi ne pas imaginer d'annuler ce projet pharaonique et d'affecter cette somme au développement d'une véritable politique de lutte contre la pollution ? Nous vous soutiendrions en ce sens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur quelques bancs du groupe République et Liberté.*)

M. Patrick Trémège. Ce serait bien la première fois !

Rappels au règlement

M. Pierre Mazeaud. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Pierre Mazeaud, pour un rappel au règlement.

M. Pierre Mazeaud. Mon rappel au règlement est fondé sur le premier alinéa de l'article 58 de notre règlement, relatif au déroulement de la séance.

Je vois, madame le ministre que vous avez devant vous la note du Conseil d'État que vous vous êtes obligamment engagée à nous communiquer. Cette note est fort intéressante pour l'ensemble de nos collègues. Ne pouvez-vous demander à un huissier de nous la remettre ?

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

M. Jean-Pierre Brard. Mon rappel au règlement va dans le même sens que celui de Pierre Mazeaud, qui est plus expert que chacun d'entre nous et que nous tous réunis.

Madame le ministre, il est très important que les commissions compétentes puissent examiner ce texte afin de poursuivre utilement le débat.

M. le président. Je constate que ces deux rappels au règlement s'adressent non pas à la présidence mais au Gouvernement.

M. Jean-Pierre Brard. Mais vous êtes notre médiateur, monsieur le président !

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

Mme le ministre de l'environnement. Comme M. Mazeaud l'a fort obligamment rappelé tout à l'heure, je suis de fraîche date dans les fonctions qui sont les miennes.

M. Pierre Mazeaud. C'est vrai ! Vous n'y êtes pour rien ! (*Sourires.*)

M. Jean-Pierre Brard. Ce n'est pas un défaut, c'est plutôt une vertu ! Vous n'êtes pas encore polluée ! (*Sourires.*)

Mme le ministre de l'environnement. Je ne suis pas persuadée qu'un avis du Conseil d'Etat puisse être diffusé. Cela dit, je le tiens à la disposition de ceux qui veulent en prendre connaissance.

M. Jean-Pierre Brard. Alors, nous le diffuserons, madame le ministre ! Transparence oblige !

Mme le ministre de l'environnement. Non, car je ne vous le remettrai pas. Je vous le laisserai simplement lire !

M. Jean-Pierre Brard. Il suffit de l'apprendre par cœur ! (*Sourires.*)

Mme le ministre de l'environnement. Je demanderai quel est l'usage, car je veux m'y conformer.

M. Jean-Yves Le Déaut. Qu'est ce que cela veut dire ?

M. le président. Je prends acte de la réponse du Gouvernement.

La parole est à M. Pierre Mazeaud.

M. Pierre Mazeaud. Cette question est de première importance, ...

M. Jean-Yves Le Déaut. Absolument !

M. Pierre Mazeaud. Je vous ai entendu avec beaucoup d'intérêt et d'attention, madame le ministre, utiliser vous-même cet avis pour répondre par avance aux objections d'inconstitutionnalité. Vous nous dites maintenant que l'avis du Conseil d'Etat est secret. Nous le savons ! Mais il n'en reste pas moins vrai qu'une coutume s'est établie et il m'est souvent arrivé de demander aux ministres la communication d'un tel document, qui est essentiel pour nous.

M. Jean-Yves Le Déaut. Bien sûr !

M. Pierre Mazeaud. Cela étant, madame le ministre, vous nous indiquez ensuite que, l'avis étant secret, vous n'êtes pas sûre de pouvoir le diffuser alors que vous avez dit rigoureusement le contraire précédemment en nous précisant que ce document avait été communiqué par vos soins au Sénat. Le Gouvernement adopterait-il une attitude différente selon qu'il s'adresse au Sénat ou à l'Assemblée ? C'est la question que je vous pose. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

Mme le ministre de l'environnement. J'ai dit effectivement que le rapporteur du Sénat m'avait demandé cet avis. Je le lui ai remis. C'est la stricte vérité. Je n'ai pas à le cacher.

Je constate un front, assez intéressant d'ailleurs, entre tous ceux qui ne souhaitent pas, pour des raisons assez différentes, que cette loi soit votée (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste*) ...

M. Jean-Louis Idiart. Mais non ! Qu'est-ce que c'est que cela ?

M. Pierre Mazeaud. Nous la voterons !

M. le président. S'il vous plaît, la parole est au Gouvernement !

Mme le ministre de l'environnement. ... et entendent, par conséquent, retarder encore un peu le débat. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Voulez-vous laisser Mme le ministre s'exprimer !

Mme le ministre de l'environnement. L'exception d'irrecevabilité est destinée à essayer de reporter ce texte, de faire en sorte qu'il ne soit pas voté.

M. Jean-Pierre Brard. C'est un procès d'intention !

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

M. Jean-Louis Idiart. Il faut que vous preniez vos responsabilités !

Mme le ministre de l'environnement. Elle est destinée à essayer de soutenir que, pour des raisons diverses et variées, il n'est pas constitutionnel.

M. Pierre Mazeaud. On est en droit de le dire !

Mme le ministre de l'environnement. Je le répète, je n'ai rien à cacher, mais l'usage n'est pas que ce texte soit diffusé dans l'hémicycle. Je ne le diffuserai pas dans l'hémicycle, mais il sera à la disposition des parlementaires. Je tiendrai la promesse que j'ai faite. (*Applaudissements sur divers bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. Marc Laffineur. Bravo !

M. Jean-Pierre Brard. Parfait ! Sous forme de tract, à la sortie de l'hémicycle ? (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille, pour un rappel au règlement.

M. Christian Bataille. Mme le ministre fait état de sa nouveauté dans les fonctions gouvernementales, de son inexpérience, en somme. (« *Et alors ?* » sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre).

Mme le ministre de l'environnement. Ce n'est pas moi qui ai dit cela !

M. Patrick Trémège. Propos lamentable, monsieur Bataille !

M. Christian Bataille. Il faut qu'elle s'habitue au débat parlementaire et cesse de faire des procès d'intention à propos d'alliances contre nature qui viseraient à repousser son texte. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et le groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*) Nous voulons discuter en faisant notre travail de parlementaires.

M. Patrick Trémège. Démagogie !

M. Christian Bataille. Par ailleurs, monsieur le président, je crois que les conditions de préparation de cette discussion sont encore moins transparentes que l'air qu'on respire dans Paris lors d'un jour de pic de pollution.

Nous n'avons pas communication d'un texte que le Gouvernement peut parfaitement décider de rendre public. Je demande donc une suspension de séance pour en prendre tout de suite connaissance, comme Mme le ministre nous le propose.

M. Jean-Yves Le Déaut. La suspension est de droit !

M. Jean-Louis Beaumont. Ça n'a rien à voir avec la pollution !

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

M. Pierre Albertini. Je comprends tout à fait l'impatience de nos collègues à être informés et je reconnais bien là la vigilance du président de la commission des lois. Cependant, je voudrais lui faire amicalement remarquer que les rapports ou les avis du Conseil d'Etat n'obéissent pas à un régime fixé par la Constitution ou par le règlement de l'Assemblée nationale.

M. Pierre Mazeaud. C'est vrai !

M. Pierre Albertini. La tradition est une chose, le respect du droit en est une autre. Vous savez parfaitement, monsieur le président Mazeaud, que c'est au Gouvernement, non au Conseil d'Etat, de décider de porter à la connaissance des parlementaires tel ou tel avis.

M. Jean-Yves Le Déaut. Tout à fait !

M. Pierre Albertini. J'observe simplement que cette discussion prend une tournure désagréable, parce que je n'ai pas entendu revendiquer systématiquement l'avis du Conseil d'Etat pour l'ensemble des projets de loi.

M. Jean-Yves Le Déaut. Souvent !

M. Pierre Albertini. Souvent, mais d'une manière qui relève de l'information de la commission. C'est elle qui, la première, est saisie du projet.

M. Michel Destot. On est critique !

M. Pierre Albertini. Oui, mais on a donné une tonalité extrêmement critique à un problème qui dépasse le cadre du projet de loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Je voulais le souligner, tout en faisant observer que je suis moi-même attaché à l'information des parlementaires.

La proposition qu'a faite Mme le ministre me paraît tout à fait convaincante. Elle vient de dire qu'elle tient à la disposition de ceux qui auraient des doutes métaphysiques l'avis du Conseil d'Etat. Point final. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

M. Jean-Pierre Brard. Ce rappel au règlement a trait évidemment au déroulement de nos travaux. Comme vient de le dire très justement notre collègue Albertini, il dépasse évidemment le problème de la discussion du projet de loi que vous défendez, madame le ministre. Mais la question – et je le dis également à l'intention des journalistes et des personnes présentes dans les tribunes – est la suivante : sommes-nous une boîte à enregistrer ? (« *Mais non !* » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)

Quand il y a des documents importants, pouvons-nous, oui ou non, nous, parlementaires qui sommes censés faire la loi, en disposer et disposer de tous les avis autorisés qui ont été formulés ?

M. Jean Bardet. Mme le ministre vous a déjà répondu. On ne va pas y passer deux heures !

M. Jean-Pierre Brard. Je vous en prie ! Moi, je ne suis pas pour la loi du bâillon et je vous prie de me laisser m'exprimer librement, avec l'accord de M. le président !

M. Jean-Louis Beaumont. C'est de la diversion !

M. Jean-Pierre Brard. C'est donc une question de principe qui est posé. Oui ou non, les parlementaires qui font la loi ont-ils le droit de disposer de tous les avis autorisés ?

M. Jean Bardet. On vous a déjà répondu !

M. Jean-Pierre Brard. Ce n'est pas à vous que je m'adresse,...

M. Jean Bardet. Vous répétez vingt fois la même chose !

M. Jean-Pierre Brard. ... et d'abord parce que vous n'êtes pas là assez souvent pour que je puisse le faire régulièrement. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. Patrick Trémège. Pas de leçon !

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

M. Jean-Yves Le Déaut. Monsieur le président, les conditions de sérénité souhaitables pour les travaux de notre assemblée ne sont pas réunies. Je propose de la restaurer par une brève interruption de séance, comme l'a demandé M. Bataille, de cinq minutes. Mme le ministre vient de dire qu'elle peut nous communiquer ce texte. Il est d'importance. Nous voulons l'étudier, nous voulons lutter contre la pollution de l'air. (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*) Or cet avis du Conseil d'Etat aborde des points qui ont trait à la liberté du commerce et de l'industrie. Cela évidemment a des conséquences sur le fond du texte que nous examinerons tout à l'heure en discutant des articles. Or tout ce que nous en savons, c'est par des allusions dans la presse. Pour la sérénité des débats – j'y reviens – nous devons avoir connaissance de ce texte avant la discussion des articles. Mme le ministre a fait un pas dans notre direction. Nous demandons cinq minutes de suspension. Ce n'est pas beaucoup, le temps de faire les photocopies, de l'étudier. Et on revient en séance.

M. le président. Que les choses soient claires : la demande de suspension de M. Bataille est de droit, mais je n'ai pas à préjuger ce que le Gouvernement fera pendant cette suspension.

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 trente-cinq.*)

M. le président. La séance est reprise.

Reprise de la discussion

M. le président. Sur l'exception d'irrecevabilité présentée par M. Fabius et les membres du groupe socialiste, la parole est à Mme le ministre.

Mme le ministre de l'environnement. Mesdames, messieurs les députés, je préciserai tout d'abord qu'il est bien de ma compétence de décider de communiquer ou pas l'avis du Conseil d'Etat. Des précédents existent. Moi, en tout cas, comme je travaille dans la transparence et que je n'ai rien à cacher, je le communique.

M. Jean-Yves Le Déaut et M. Christian Bataille. Très bien !

Mme le ministre de l'environnement. Je rappellerai toutefois que l'avis du Conseil d'Etat n'est qu'un avis et que le Parlement est souverain.

M. Jean-Yves Le Déaut. Absolument !

Mme le ministre de l'environnement. En tout état de cause, le Gouvernement a repris la quasi-totalité des observations du Conseil d'Etat, si ce n'est sur un ou deux points sur lesquels je reviendrai.

Madame Royal, j'ai été surprise par le caractère relativement contradictoire de vos propos. En effet, vous commencez par souligner qu'il existe un vrai problème de santé publique. Sur ce point, je suis entièrement d'accord avec vous. Je l'ai dit moi-même dans mon intervention liminaire, assez fermement d'ailleurs, en des termes qui rejoignaient les vôtres, et les chiffres cités étaient souvent les mêmes. Mais quelle conclusion tirez-vous de cette affirmation? Eh bien, qu'il ne faut surtout rien faire!

Appliquons les textes qui existent déjà, nous dites-vous. Mais nous constatons précisément qu'ils ne permettent pas de lutter efficacement contre la pollution. Faisons des chartes d'écologie urbaine, proposez-vous. Certes, c'est bien, les chartes d'écologie urbaine; néanmoins, elles n'ont jamais permis de résoudre les problèmes. Appliquons les décrets, demandez-vous. Ceux-ci, je vous le rappelle, se bornent à permettre aux préfets d'intervenir, s'ils le veulent. Le présent projet de loi, en revanche, fait obligation aux préfets d'intervenir. Laissons donc les textes qui existent, madame Royal, et répondons à un problème que vous et moi jugeons important et qui nécessite l'intervention du législateur.

Manifestement, votre propos manquait de cohérence et présentait une contradiction interne extrêmement forte.

Mme Ségolène Royal. Pas du tout!

Mme le ministre de l'environnement. Vous avez considéré ensuite que ce projet était tardif. Peut-être. Mais je ne suis arrivée aux affaires qu'en 1995. Entre 1981 et 1993, je doute qu'il n'y ait pas eu de problèmes de pollution de l'air; or je ne me souviens pas que des lois importantes aient été votées en la matière. (*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. Jean-Louis Idiart. De 1958 à 1981 non plus!

Mme le ministre de l'environnement. Par conséquent, je n'ai pas le sentiment, en consacrant neuf mois à la préparation d'un projet de loi important...

M. Jean-Pierre Brard. Délai de gestation normal! (*Sourires.*)

Mme le ministre de l'environnement. ... d'avoir pris un délai exagérément long. D'autant que, comme vos collègues ont bien voulu le rappeler, je me suis engagée dans une démarche de concertation, laquelle vous le savez prend du temps.

M. Jean-Pierre Brard. Une concertation sélective, pas pluraliste!

Mme le ministre de l'environnement. Par conséquent, il nous a fallu six mois pour élaborer un texte, qui a été présenté au Sénat le 6 avril. Je n'ai pas l'impression qu'on ait traîné les pieds, pour reprendre une expression courante. Au contraire, le Gouvernement a été particulièrement allant. Si donc il y a retard, je ne m'en sens pas du tout responsable, madame.

M. Patrick Trémège et M. Marc Laffineur. Très bien!

Mme le ministre de l'environnement. Vous avez prétendu par ailleurs qu'il ne contenait pas de mesures contraignantes. Faux. Il en contient, bien sûr: obligation de faire des plans, obligation d'avoir les moyens permettant de respecter les normes – je reviendrai sur le problème des seuils – obligation pour les préfets d'intervenir en cas de pics de pollution. Ce texte offre également une panoplie de mesures techniques, qui n'existaient pas auparavant.

Vous m'avez encore reproché de ne pas toucher à la place de la voiture en ville. Je crains, madame le député, que vous ne m'avez pas écoutée. J'ai en effet beaucoup parlé de la voiture en ville, et elle est effectivement en cause.

Vous me dites que je ne traite pas le problème rail-route. C'est exact mais celui-ci doit être examiné dans un autre cadre. Vous en avez parlé hier lors du débat sur la SNCF puisqu'il a été question de ferroutage et il en sera de nouveau question. En effet, le Gouvernement entend bien traiter ce problème, mais pas au travers de la loi sur l'air.

Vous avez également souligné que, face au problème global de santé posé, les mesures que je proposais n'étaient pas suffisantes. A cet égard j'ai déjà relevé la relative incohérence de votre attitude puisque, après avoir mis en avant l'importance de la question de santé publique – sujet sur lequel je suis d'accord avec vous – vous dites qu'il est surtout urgent de ne rien faire. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Mme Ségolène Royal. Je n'ai jamais dit cela!

M. Marc Laffineur. Mais si! L'exception d'irrecevabilité tend à empêcher le débat!

Mme le ministre de l'environnement. Beaucoup de gens souhaitent effectivement que rien ne soit fait.

M. Jean-Louis Idiart. Ce n'est pas notre cas!

Mme Ségolène Royal. Relisez nos amendements.

Mme le ministre de l'environnement. Le problème de la pollution de l'air est suffisamment important, nos concitoyens souhaitent tellement que nous intervenions, qu'il est indispensable d'ouvrir un débat non partisan, fondé sur l'intérêt général et permettant de bien répondre à leurs préoccupations.

M. Jean-Louis Beaumont. Très bien!

M. Charles Fèvre. Ils n'en sont pas capables.

Mme le ministre de l'environnement. Madame Royal, je vous demande donc de vous placer dans cette perspective. Tel était d'ailleurs le sens de mon propos lorsque j'ai souhaité que chacun, dans cette assemblée, ait une attitude constructive.

M. Charles Fèvre. Voilà!

Mme le ministre de l'environnement. Je sais que tel sera le cas du côté de la majorité. (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Cela est indispensable car tous nos concitoyens attendent ce texte. Ils ne comprennent d'ailleurs pas bien l'intérêt des artifices de procédures utilisés pour en retarder la discussion.

M. Jean-Louis Beaumont. Très bien!

Mme le ministre de l'environnement. Enfin vous m'avez adressé divers reproches sur le plan juridique.

Nous aurons certes l'occasion de revenir sur l'article 1^{er} mais je tiens à préciser d'emblée que sa première phrase constitue ce que l'on appelle un objectif de valeur constitutionnelle. C'est la traduction, pour la qualité de l'air, du droit à la santé reconnu par notre constitution. Il en va exactement de même – j'aurai l'occasion d'y revenir – du droit au logement dont le Conseil constitutionnel a reconnu qu'il représentait un objectif de valeur constitutionnelle.

Mme Ségolène Royal. Alors il faut le compléter!

Mme le ministre de l'environnement. Il s'agit non pas d'instaurer une responsabilité en la matière pour ouvrir un contentieux sur la question de la réparation, mais d'affirmer, de manière forte, la volonté du Gouvernement de se placer dans le cadre de la protection de la santé publique. Cela justifie ce texte qui tend à faire de ce droit à respirer un air pur, ou qui « ne nuise pas à sa santé » – pour moi c'est équivalent – un objectif de valeur constitutionnelle. Nous ne tenons nullement à créer un nid à contentieux ; je tiens à l'affirmer clairement.

M. Pierre Mazeaud. Nous verrons !

Mme Ségolène Royal. Il faut concrétiser cette volonté !

Mme le ministre de l'environnement. Vous avez également formulé des critiques quant aux habilitations législatives. Puisque vous allez disposer de l'avis du Conseil d'Etat, vous pourrez constater qu'il avait lui-même critiqué la première formulation que nous avons retenue à cet égard et proposé une nouvelle rédaction. C'est celle qui figure dans le projet, modifiée par quelques amendements que le Sénat a adoptés, mais il entre bien dans les prérogatives du Parlement de modifier les textes présentés par le Gouvernement. Si la formulation qui vous est soumise n'est pas exactement celle du projet de loi, je puis vous assurer que, dans le texte initial, nous avons repris exactement celle proposée par le Conseil d'Etat.

Il en va de même, madame le député, pour la formule « en tant que de besoin » relative aux décrets : elle nous a été suggérée par le Conseil d'Etat.

Quant à la distinction opérée par les articles 34 et 37 de la Constitution, vous pourrez juger, à la lecture de l'avis du Conseil d'Etat, que ses critiques ont essentiellement porté sur la répartition des compétences au sein de l'Etat. Nous avons accédé à sa demande en retirant du projet des dispositions qui pouvaient effectivement relever de l'article 37 de la Constitution, car le Gouvernement est tout à fait désireux de respecter le partage entre domaine législatif et domaine réglementaire.

Cela étant, vous savez aussi bien que moi, madame, puisque vous êtes juriste, que, même si le Parlement décide de voter une disposition de nature réglementaire, cette dernière n'est pas inconstitutionnelle pour autant. Cela ne constitue pas un motif d'inconstitutionnalité.

M. Pierre Mazeaud. Alors là !

Mme le ministre de l'environnement. Telle est la jurisprudence du Conseil constitutionnel, monsieur le président de la commission des lois.

M. Pierre Mazeaud. Je la connais, mais ce n'est pas exactement cela. Nous en discuterons plus tard.

Mme le ministre de l'environnement. Madame le député, vous avez défendu la thèse selon laquelle le texte serait inconstitutionnel. Or tel n'est nullement le cas et je pense avoir répondu aux arguments que vous avez avancés à cet égard. Certes, il commence par l'affirmation d'un principe, et nous aurons l'occasion d'en reparler en abordant l'examen de l'article 1^{er}, mais vous savez aussi bien que moi que les lois relatives à l'environnement contiennent généralement bien plus de dispositions déclaratives, affirmant des principes, que des mesures normatives. Ainsi la loi du 3 janvier 1992 indique que l'air fait partie du patrimoine de la nation. Il ne me semble pas évident que cela soit très normatif.

M. Jean-Louis Beaumont. Très bien !

Mme le ministre de l'environnement. J'avais d'ailleurs prévu une disposition de cette nature dans le projet de loi sur l'air, mais je l'ai retirée à la demande du Conseil d'Etat.

Alors que les lois précédentes sur l'environnement comportaient dix, quinze ou vingt articles de déclarations générales, ce projet ne contient qu'une phrase de ce genre, et je ne crois pas que l'on puisse prétendre qu'elle ne devrait pas y figurer.

Mme Ségolène Royal. Ce n'est pas ce que j'ai dit !

Mme le ministre de l'environnement. Au contraire, elle symbolise parfaitement ce que nous souhaitons faire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Par ailleurs, je tiens à vous indiquer que ce projet est parfaitement conforme aux dispositions communautaires.

Enfin, je puis vous rassurer : il n'y aura aucun vide juridique.

Dans la première version que nous avons élaborée, nous avions prévu que les décrets d'application anciens resteraient en vigueur jusqu'à la parution des nouveaux. Le Conseil d'Etat nous ayant indiqué qu'une telle disposition était inutile car cela allait de soi, nous l'avons retirée du texte. Néanmoins, la commission propose que cela figure dans la loi et je n'y vois aucun inconvénient. J'ai surtout le souci d'être efficace et de faire en sorte que, selon les instructions de M. le Premier ministre, les décrets d'application de la loi soient pris le plus rapidement possible.

Mme Ségolène Royal. Ceux de la loi Barnier ne sont pas encore sortis !

Mme le ministre de l'environnement. Madame le député, je crois avoir répondu aux arguments que vous avez développés pour défendre votre exception d'irrecevabilité et bien souligné qu'il me paraît contradictoire de reconnaître qu'il existe un énorme problème de santé publique et d'affirmer, en même temps, qu'il suffit d'appliquer les textes existants. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Denis Merville, pour le groupe du Rassemblement pour la République.

M. Denis Merville. Madame le ministre, attendu depuis longtemps, le texte que vous nous présentez propose des apports importants, dont l'affirmation de principes généraux : droit à respirer un air sain, généralisation de la surveillance de la qualité de l'air, droit à l'information de nos concitoyens, création d'outils de planification déconcentrés pour la protection de l'atmosphère, obligation aux préfets d'interdire la circulation lors des pointes de pollution.

Ce projet replace l'homme et sa santé au centre de l'environnement. Certes, ainsi que l'ont souligné ce matin le président de la commission et les rapporteurs, il pourrait aller plus loin. Il faudrait le muscler, et certains des amendements que nous défendrons iront en ce sens.

Cela étant, si quelqu'un était mal placé pour défendre l'exception d'irrecevabilité déposée par le parti socialiste, c'était bien vous, madame Royal. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Philippe Legras. Bien sûr !

M. Jean-Louis Idiart. Macho !

M. Denis Merville. Vous avez été ministre pendant longtemps. Vous avez fait adopter plusieurs lois en matière d'environnement, mais elles ont été inapplicables ou inappliquées, faute de décrets. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Mme Ségolène Royal. Faute de volonté politique par la suite !

M. Denis Merville. La première tâche de vos successeurs, qu'il s'agisse de M. Barnier ou de Mme Lepage, a été de prendre ces décrets que vous n'aviez pas sortis pendant des années.

Mme Ségolène Royal. J'ai été ministre onze mois ! N'exagérez pas !

M. Denis Merville. A l'époque, il y avait beaucoup de gesticulation, mais guère d'actes concrets.

Par ailleurs, votre action a comporté une grave lacune : vous ne vous êtes jamais occupée de l'air.

M. Marc Laffineur. Exactement !

M. Denis Merville. Président d'un réseau, j'ai vu les crédits de l'Etat diminuer pendant les années où vous étiez ministre. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Mme Ségolène Royal. Des années ? J'ai été ministre onze mois !

M. Jean-Yves Le Déaut. Cela n'a rien à voir avec la loi !

M. Christian Bataille. Ce n'est pas une explication de vote !

M. Jean-Yves Le Déaut. C'est de la pure polémique !

M. Denis Merville. Vous n'avez rien fait pour améliorer la circulation et les transports collectifs dont vous parlez beaucoup.

M. Jean-Yves Le Déaut. Comment voulez-vous que l'on discute sérieusement avec des hurluberlus pareils ?

M. Denis Merville. Certes vous avez parlé des transports collectifs, des transports individuels, du vélo, des parcs de stationnement, mais jamais les gouvernements socialistes n'ont dégagé des crédits suffisants pour mettre en œuvre de telles politiques.

M. Jean-Louis Idiart. Nous verrons votre bilan en 1998 !

M. Denis Merville. Madame Royal, j'ai senti que vous étiez quelque peu gênée. Vous avez parlé pendant près d'une heure, sans doute pour essayer de vous faire pardonner les lacunes de votre action quand vous étiez ministre.

M. Jean-Yves Le Déaut. Il ne manque pas d'air, lui !

M. Denis Merville. Nous ne vous le pardonnerons pas et, pour toutes ces raisons, le groupe du RPR se prononcera contre l'exception d'irrecevabilité...

M. Jean-Louis Idiart. On est déçu !

M. Denis Merville. ... présentée par votre groupe politique (*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. Jean-Yves Le Déaut. C'est une intervention sectaire !

M. Philippe Legras. Réaliste !

M. le président. Pour le groupe Union pour la démocratie française et du Centre, la parole est à M. Pierre Albertini.

M. Jean-Louis Idiart. Cela va être mieux !

M. Pierre Albertini. Je vous remercie de me créditer d'un *a priori* sympathique, mon cher collègue ; j'y suis extrêmement sensible.

La démonstration de Mme Ségolène Royal m'a laissé un arrière-goût d'amertume, d'incompréhension (*Murmures sur les bancs du groupe socialiste*). En effet son discours a été fondé sur deux idées essentielles : les risques que fait courir à la santé la pollution atmosphérique et les attentes profondes de l'opinion qui a conscience de la nécessité d'une intervention législative.

Autrement dit, si l'on élimine les éléments de tactique politique, son intervention a été un plaidoyer en faveur d'une action améliorée dans le domaine de la qualité de l'air et de la santé. J'aurais donc compris sa démonstration si elle avait été à la fois plus humble et plus complète, ce qui n'a pas été le cas.

Elle nous a d'abord fait une leçon de droit constitutionnel à laquelle j'ai été extrêmement sensible, ayant aussi quelque compétence dans ce domaine.

M. Jean-Louis Idiart. C'est vrai !

M. Pierre Albertini. Merci !

Néanmoins, je suis au regret de devoir souligner qu'elle a oublié de préciser que le premier rapport du Conseil d'Etat dénonçant cette sorte de droit d'affichage, de droit à « l'état gazeux » – cette expression constitue un très mauvais jeu de mots, mais c'est celle qui a été utilisée – date de 1992. Il visait donc les dernières lois votées par le groupe politique auquel elle appartient. Il s'agissait notamment de la reconnaissance du droit à la ville et du droit au logement.

Mme Ségolène Royal. Il s'agit de droits constitutionnels puisqu'ils figurent dans la Constitution !

M. Pierre Albertini. Quant à la nature de ces proclamations, on a parlé d'objectifs de valeur constitutionnelle et j'adhère assez volontiers à cette démonstration selon laquelle, en agissant ainsi, le législateur entend situer durablement, au-dessus de lois contingentes et immédiates, certains principes que devront respecter les textes futurs. C'est exactement dans cette perspective que se situe le projet de loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Dois-je rappeler d'ailleurs, puisque l'on parle beaucoup aujourd'hui de l'article 1^{er} de ce projet de loi, que nous avons voté l'année dernière la loi de février 1995 sur le renforcement de la protection de l'environnement dont l'article 2 consacre le droit de chacun « à un environnement sain » ?

M. Jean-Louis Beaumont et M. Marc Laffineur. Très juste !

M. Pierre Albertini. La loi d'aujourd'hui n'est que la déclinaison de ce principe général.

Pour ce qui est du prétendu risque de développement des contentieux, l'affirmation du droit à la ville, du droit au logement ou le principe constitutionnel de protection de la santé qui remonte au Préambule de la Constitution de 1946 n'ont jamais donné lieu au moindre contentieux. Il faut donc savoir de quoi l'on parle. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Pierre Mazeaud. On le sait !

M. Pierre Albertini. En ce qui concerne enfin la séparation entre domaine législatif et domaine réglementaire, je dois rappeler que l'avis du Conseil d'Etat que vous avez sous les yeux se rapporte à l'avant-projet de loi. Il convient donc de tenir compte des améliorations apportées au texte depuis. Toutefois, il est fréquent que des dispositions de nature réglementaire soient introduites dans des textes législatifs, tantôt à la demande du Gouvernement, tantôt, mes chers collègues, à notre propre initiative, car nous sommes souvent portés à en proposer par voie d'amendements. En effet, nous voulons ainsi conférer une certaine solennité, car cela est important sur le plan politique,...

M. Patrick Trémège. Tout à fait !

M. Pierre Albertini. ... à des dispositions auxquelles leur nature réglementaire ne permettrait pas de donner un rayonnement équivalent.

Sur tous ces sujets, votre démonstration me paraît donc à la fois incomplète et manquer d'humilité.

Mme Ségolène Royal. C'est un propos sexiste !

M. Pierre Albertini. Elle est d'ailleurs contredite par le dépôt de nombreux amendements que vous entendez défendre avec ténacité. Je prends donc acte, avec beaucoup d'impatience, du fait que vous souhaitez améliorer ce texte, qui est en effet perfectible. Une telle démarche est tout à fait convenable.

Le groupe UDF sera tout à fait dans les mêmes dispositions d'esprit, madame le ministre, mais je sais que vous n'en avez pas douté un seul instant. Nous chercherons donc ensemble à améliorer significativement ce projet dans un débat qui doit dépasser très largement les clivages partisans. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Monsieur le président, mes chers collègues, permettez-moi d'abord de saluer la volonté de transparence de Mme le ministre qui, en nous transmettant l'avis du Conseil d'Etat, permet à l'opposition parlementaire d'être éclairée, donc de pouvoir mieux contribuer au débat afin d'améliorer le texte proposé.

Ainsi qu'en témoignent l'intervention de Ségolène Royal, celle que je ferai cet après-midi et le dépôt de nombreux amendements, notre groupe entend prendre toute sa part à ce débat, d'autant que nous considérons que, en l'état, le projet de loi est insuffisant. Nous voulons en améliorer la qualité, faire en sorte qu'il aille beaucoup plus loin et, surtout, savoir quels seront les moyens dont vous disposerez, madame le ministre, car, apparemment, ils ne seront pas énormes.

Cela étant, nous jouons pleinement notre rôle d'opposition, mais nous ne sommes pas les seuls. Pierre Mazeaud a déjà montré la capacité de la majorité...

M. Patrick Trémège. Quel hommage !

M. Christian Bataille. ... à mener la polémique avec son propre gouvernement.

Nous ne sommes pas les seuls non plus à avoir déposé des amendements. Il semble même que ceux présentés par votre majorité parlementaire soient plus nombreux que les nôtres. Cela témoigne du fait que la volonté de débattre existe sur tous les bancs de l'Assemblée.

M. Pierre Albertini. Très bien !

M. Christian Bataille. En affirmant cela, monsieur le président de la commission des lois, je ne fais qu'enfoncer des portes ouvertes.

Par conséquent, madame le ministre, vous devez bien comprendre que notre désir d'aller plus loin et d'aboutir à un texte plus audacieux ne signifie absolument pas, bien au contraire, que nous voulons vous empêcher d'essayer d'améliorer la qualité de l'air que l'on respire.

Bien entendu, le groupe socialiste votera l'exception d'irrecevabilité présentée par Ségolène Royal. A ce propos, je tiens à souligner que les critiques ridicules formulées par l'un de nos collègues quant à l'action qu'elle a menée lorsqu'elle était au Gouvernement n'ont aucune raison d'être dans ce débat. Elles procèdent d'une volonté polémique...

M. Patrick Trémège. Ben voyons !

M. Christian Bataille. ... mais nous ne tomberons pas dans le panneau.

Même si l'avis du Conseil d'Etat critique l'article 1^{er}, cela ne signifie pas que l'opposition fera chorus avec lui pour demander sa suppression. Nous démontrerons même, au cours de ce débat, qu'il faut, au contraire, le renforcer et le préciser.

Pour toutes ces raisons, monsieur le président, le groupe socialiste votera l'exception d'irrecevabilité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

Je mets aux voix l'exception d'irrecevabilité.

(*L'exception d'irrecevabilité n'est pas adoptée.*)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

5

ORDRE DU JOUR

M. le président. Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, n° 2817, sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ;

M. Jacques Vernier, rapporteur, au nom de la commission de la production et des échanges (rapport n° 2835) ;

M. Jean-François Mattei, rapporteur pour avis, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (avis n° 2849).

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*

ERRATUM

*Au compte rendu intégral de la 1^{re} séance
du vendredi 7 juin 1996*

(Journal officiel du 8 juin 1996)

Page : 4040, 2^e colonne, 12^e alinéa.

Rétablir ainsi le douzième alinéa :

M. le président. Monsieur le président du groupe UDF, il ne peut y avoir de rappel au règlement au milieu d'une explication de vote.

