

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

### 1. Questions au Gouvernement (p. 3).

RESPECT DE LA CHARTE DU MOUVEMENT OLYMPIQUE  
(p. 3)

Mme Muguette Jacquaint, M. Guy Drut, ministre délégué à la jeunesse et aux sports.

EMBAUCHES PRIORITAIRES DANS LES DOM (p. 3)

MM. Ernest Moutoussamy, Jean-Jacques de Peretti, ministre délégué à l'outre-mer.

SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS PUBLICS (p. 4)

M. Marcel Porcher, Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports.

PRÉVENTION DES INCENDIES DE FORÊT (p. 5)

MM. Jean-Claude Bonaccorsi, Jean-Louis Debré, ministre de l'intérieur.

MAINTIEN DES ADULTES HANDICAPÉS  
EN STRUCTURES SPÉCIALISÉES (p. 5)

MM. Christian Daniel, Hervé Gaymard, secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.

INDEMNISATION DES VICTIMES  
DE CATASTROPHES NATURELLES (p. 6)

Mme Thérèse Aillaud, M. Jean Arthuis, ministre de l'économie et des finances.

ATTITUDE DE LA FRANCE  
DANS L'AFFAIRE DE LA « VACHE FOLLE » (p. 6)

MM. Martin Malvy, Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

SERVICE PUBLIC DE LA SNCF (p. 8)

M. Louis Le Pen, Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports.

RÉDUCTION DES FLOTTES DE PÊCHE EUROPÉENNES (p. 8)

MM. Jean-Pierre Pont, Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

MOUVEMENT DE GRÈVE DANS LES FACULTÉS DE MÉDECINE  
(p. 9)

MM. Pierre Hellier, Hervé Gaymard, secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.

RÉFORME DU SYSTÈME D'APPUI AU COMMERCE EXTÉRIEUR  
(p. 10)

MM. Francis Saint-Ellier, Yves Galland, ministre délégué aux finances et au commerce extérieur.

INDEMNISATION DES ÉLEVEURS DE BOVINS (p. 10)

MM. Christian Martin, Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS DANS L'INDUSTRIE FRANÇAISE  
(p. 11)

MM. Georges Sarre, Franck Borotra, ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.

### 2. Souhaits de bienvenue à une délégation parlementaire étrangère (p. 12).

*Suspension et reprise de la séance* (p. 12)

## PRÉSIDENTE DE MME MUGUETTE JACQUAINT

### 3. Air et utilisation de l'énergie. – Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 12).

QUESTION PRÉALABLE (p. 13)

Question préalable de M. Fabius : M. Christian Bataille, Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement ; M. Jacques Vernier, rapporteur de la commission de la production. – Rejet.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 20)

MM. Jean-Yves Le Déaut,  
Jean Tiberi,  
Georges Hage,  
Georges Sarre,  
Pierre Albertini,  
Pierre Ducout,  
Jean Bardet,  
Jean-Pierre Brard.

Mme le ministre.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 34)

MM. Patrick Trémège,  
Philippe Legras,  
Jean-Paul Fuchs,  
Yves Van Haecke,  
Ladislas Poniatowski,  
Denis Merville,  
Marc Laffineur,  
Jacques Pellissard,  
Christian Kert,  
François Loos.

Clôture de la discussion générale.

Mme le ministre.

*Rappel au règlement* (p. 46)

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

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 47)

Article 1<sup>er</sup> (p. 47)

MM. Pierre Mazeaud, Germain Gengenwin, Mme Ségolène Royal.

Amendements n<sup>os</sup> 252 de M. Sarre et 291 rectifié de M. Mazeaud : MM. Georges Sarre, Pierre Mazaud, le rapporteur, Mme le ministre, M. Jean-Pierre Brard, Mme Ségolène Royal. – Rejet de l'amendement n<sup>o</sup> 252 ; adoption de l'amendement n<sup>o</sup> 291 rectifié, qui devient l'article 1<sup>er</sup>.

Les amendements n<sup>os</sup> 185 de M. Gengenwin, 45 de M. René Beaumont, 61 de la commission de la production, 1 de M. Julia, 325 et 367 de Mme Royal, 21 de M. Merville, 305 et 304 de M. Hage n'ont plus d'objet.

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

### 4. Désignation d'un candidat à un organisme extraparlé-mentaire (p. 53).

5. **Dépôt de projets de loi** (p. 53).

6. **Dépôt d'un rapport** (p. 53).

7. **Dépôt d'un projet de loi adopté par le Sénat** (p. 53).

8. **Ordre du jour** (p. 53).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTICE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

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

1

## QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

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

Nous commençons par les questions du groupe communiste.

### RESPECT DE LA CHARTE DU MOUVEMENT OLYMPIQUE

**M. le président.** La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

**Mme Muguette Jacquaint.** Monsieur le ministre délégué à la jeunesse et aux sports, ma question concerne l'exclusion pure et simple des femmes des délégations de nombreux pays aux prochains jeux Olympiques d'Atlanta.

De telles discriminations sont inadmissibles, rétrogrades et méprisantes, autant pour les hommes que pour les femmes. La religion n'a rien à y voir : elle est utilisée de force aux fins politiques les plus réactionnaires. C'est un nouvel apartheid contre lequel il est indispensable de s'unir car il faut que soit respecté le principe d'égalité auquel le sport peut justement contribuer.

Pourtant le Comité international olympique semble réticent à mettre son poids dans la balance pour contrer cette discrimination sexiste d'une quarantaine de pays. Les JO ne sont-ils que des enjeux économiques et politiques ? Ne sont-ils pas d'abord une formidable aventure humaine ? Un apartheid a été vaincu, notamment par le rassemblement des sportifs du monde entier. Je suis convaincue que celui-là le sera aussi.

Je vous demande, monsieur le ministre, ce que compte faire la France pour exiger le respect de la charte olympique qui stipule que toute forme de discrimination à l'encontre d'un pays ou d'une personne que ce soit pour des raisons raciales, religieuses, politiques, de sexe ou autres, est incompatible avec l'appartenance au mouvement olympique. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et sur quelques bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué à la jeunesse et aux sports.

**M. Guy Drut, ministre délégué à la jeunesse et aux sports.** Madame le député, il faut en effet lutter contre toute discrimination dans toutes les manifestations sportives et aux jeux Olympiques en particulier.

Vous le savez, c'est le 10 janvier 1995, au Sénat, qu'est né le « Comité Atlanta Plus », qui lutte contre la non-sélection des femmes par certains pays. Nous avons depuis longtemps associé nos moyens, mobilisé notre volonté pour faire en sorte que les femmes du monde entier puissent participer aux manifestations sportives et aux jeux Olympiques.

J'ai eu l'occasion d'affirmer, ici, à votre collègue Mme Bachelot, au Sénat, à Mme Luc et à nombre de responsables aussi bien sportifs que politiques français, quelle était notre volonté constante. J'ai, à plusieurs reprises, appelé l'attention sur ce sujet de M. Samaranch, président du Comité olympique international. J'en ai discuté, pas plus tard qu'hier, puisque j'accompagnais le Premier ministre dans son voyage au Canada, avec M. Pound, vice-président du Comité olympique international, pour que tout soit fait et même plus afin que soit abolie dans le sport toute forme d'apartheid, de discrimination entre les peuples.

En tout cas, je vous remercie de cette intéressante question et je vous associe bien volontiers comme l'ensemble des députés à cette lutte pour que tous les sportifs du monde entier puissent participer à la grande fête du sport, grande fête de l'homme que sont les JO. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

### EMBAUCHES PRIORITAIRES DANS LES DOM

**M. le président.** La parole est à M. Ernest Moutoussamy.

**M. Ernest Moutoussamy.** Monsieur le ministre délégué à l'outre-mer, plus que d'actualité, ma question s'inscrit douloureusement dans la pérennité, car elle porte sur le chômage en outre-mer.

Dans les départements d'outre-mer, au cours des quatre dernières années, le nombre de demandeurs d'emploi a augmenté de plus de 50 p. 100, le taux actuel du chômage, est de 30,9 p. 100, sans parler des 100 000 foyers d'allocataires du RMI. Ainsi, malgré tous les dispositifs mis en place à ce jour, le chômage ne recule pas et, même sous les cocotiers, il fait mal et engendre une véritable souffrance pour la jeunesse et pour la société.

Dans ces conditions, c'est de toutes parts que l'on réclame avec insistance la priorité d'embauche pour les demandeurs d'emploi locaux.

La circulaire du 12 janvier 1976, relative à l'attribution des emplois dans les DOM, et le principe du recrutement local à compétences égales méritent plus que jamais d'être concrétisés.

Sachant que de trop nombreux emplois publics et privés échappent à nos compatriotes chômeurs, et qu'il convient d'éviter à tout prix tout sentiment de frustration et de mécontentement, pouvez-vous dire à nos populations ce que vous entendez faire pour qu'une priorité

d'embauche soit réellement accordée aux ressortissants d'outre-mer dans les DOM? (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué à l'outre-mer.

**M. Jean-Jacques de Peretti, ministre délégué à l'outre-mer.** Monsieur le député, je partage votre souci de lutter contre le chômage. Comme tout élu, je suis aussi particulièrement sensible aux exigences de l'emploi local. Nos principes de droit du travail et de non-discrimination dans l'emploi sont des principes constitutionnels intangibles.

La circulaire du ministère des postes et télécommunications du 12 janvier 1976 à laquelle vous faites allusion est systématiquement sanctionnée par les juridictions administratives. De plus, elle est contraire aux règles de l'Union européenne, sur la liberté de circulation des travailleurs et le droit d'établissement.

Dans ces conditions, que pouvons-nous faire? Que devons-nous faire? Que faisons-nous?

Tout d'abord, il faut améliorer les formations et élever le niveau des qualifications. Nous le faisons en renforçant les moyens de l'ANT, qui permet à nos compatriotes d'outre-mer de suivre une formation en métropole lorsque celle-ci n'existe pas outre-mer. En 1995, 5 200 personnes ont pu y accéder; en 1996, ils seront 6 700.

Nous le faisons également en renforçant les moyens financiers de la formation en alternance. Vous avez voté une disposition permettant de maintenir au niveau du département les fonds qui y sont collectés: ils peuvent donc redistribués dans les branches qui existent effectivement dans ce département.

Nous le faisons, enfin, en soutenant l'apprentissage. Nous avons porté la prime d'apprentissage de 13 000 francs à 15 000 francs.

Dans la fonction publique, le Gouvernement est favorable à une gestion locale du recrutement des fonctionnaires de l'Etat. Comme vous le savez, chaque administration peut organiser des concours au niveau local. D'ailleurs, la plupart des fonctionnaires de catégorie B et C sont aujourd'hui recrutés localement. Restent les fonctionnaires de catégorie A soumis, dans les départements d'outre-mer et en métropole, à la règle du concours national.

Enfin, la loi du 26 janvier 1984 permet à toute collectivité territoriale de recruter sur place, quel que soit le niveau de compétence des intéressés à la seule condition qu'ils soient inscrits sur la liste d'aptitude.

En conclusion, monsieur le député, la réponse à votre question sur l'emploi local passe par la mobilité, l'échange mutuel et non par la discrimination. D'une manière plus générale, elle passe par une politique forte de développement économique dans laquelle aujourd'hui tout l'outre-mer s'est engagé. Je ne pense pas que l'on puisse apporter des réponses satisfaisantes par une politique qui reposerait sur l'exclusion ou le repli sur soi. (*Applaudissements sur divers bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe du Rassemblement pour la République.

#### SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS PUBLICS

**M. le président.** La parole est à M. Marcel Porcher.

**M. Marcel Porcher.** Madame le secrétaire d'Etat aux transports, pour une fois – mais une fois ne sera pas coutume –, je ne vous parlerai pas des problèmes de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle!

Ma question porte sur un sujet tout aussi préoccupant et tout à fait d'actualité: la sécurité dans les transports en commun.

Vendredi soir, sept contrôleurs de la RATP ont été assez sauvagement agressés à l'occasion d'un contrôle. Une personne qui voyageait sans titre a vociféré. Il s'est ensuivi une échauffourée au cours de laquelle les contrôleurs ont été blessés. Ils ont cru trouver le salut dans la fuite, mais, au dépôt, la poursuite de l'échauffourée a nécessité l'intervention des forces de police. Hier, un chauffeur de métro a été agressé pour avoir refusé de donner une cigarette. Il faut convenir que c'était bien grave! A Montfermeil, un chauffeur de bus a été, lui aussi, agressé pour avoir refusé de s'arrêter entre deux stations afin de charger deux jeunes personnes.

Madame le secrétaire d'Etat, pouvez-vous nous donner des indications sur les mesures que le Gouvernement entend prendre pour rétablir la sécurité dans les transports en commun, notamment au bénéfice des agents du service public qui ne peuvent tolérer plus longtemps encore ce genre d'errements? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le député, je vous demande d'abord de bien vouloir excuser l'absence de Bernard Pons, retenu au Sénat par l'examen du très important projet de loi sur les quirats maritimes, autre mode de transport.

Monsieur Porcher, nous sommes très attentifs à la situation que vous avez décrite et qui est, pour les usagers du transport public, un souci quotidien, et, pour les salariés, pour les agents de la SNCF, de la RATP, des entreprises chargées de missions de service public, une très grande préoccupation, comme ils nous le rappellent de façon très claire et très forte à chacune de nos rencontres.

Trois types de moyens sont mis en œuvre par le Gouvernement pour remédier à ces difficultés très préoccupantes.

Premièrement, une action de prévention, tout à fait importante, qui fait partie de la politique de la ville telle que la développent mes collègues, Jean-Claude Gaudin et Eric Raoult. Vous le savez, nous avons veillé ensemble à ce que, dans les contrats de ville, le volet « transports » soit fortement réévalué, car nous sommes conscients de sa très grande importance. En effet, les contrats de ville peuvent, à la diligence des collectivités locales, des entreprises, des associations, porter particulièrement sur les questions de sécurité dans les transports publics.

Deuxièmement, une réaction rapide – nous savons bien qu'on ne peut malheureusement pas avoir de délinquance zéro – lorsque des incidents du type de ceux que vous signalez ont lieu. Des moyens très importants sont développés, qu'il s'agisse de moyens très sophistiqués, comme le repérage des bus par satellite, ou de moyens très commodes, très pratiques, qui sont mis à la disposition des usagers des transports publics, comme le système d'alerte sur les quais des gares.

Troisièmement, enfin, au-delà de la simple prévention, la sécurité doit être assurée par les moyens d'autorité publique si nécessaire. C'est sur ce point que Bernard

Pons, Jacques Toubon et Jean-Louis Debré travaillent activement, de sorte que le transport public, comme la vie collective, puisse se dérouler en sécurité.

Je terminerai en rendant hommage, comme vous l'avez fait à juste titre, monsieur le député, au dévouement, à la constance et, dans certains cas, au courage de tous ceux qui remplissent des missions de service public, en particulier dans le transport. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

#### PRÉVENTION DES INCENDIES DE FORÊT

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Bonaccorsi.

**M. Jean-Claude Bonaccorsi.** Monsieur le ministre de l'intérieur, l'arrivée prochaine de l'été et la chaleur estivale qui s'installe depuis quelques jours sont synonymes, pour les grande majorité des Français, de vacances. Pour l'élu insulaire que je suis, ces mêmes éléments renvoient à une autre réalité : les feux de maquis ou de forêt. Il est banal d'observer que chaque année, en Corse et dans le sud de la France, de trop nombreux hectares brûlent, au péril de notre patrimoine écologique.

La prévention et la lutte contre les incendies sont l'affaire de tous, notamment de chaque collectivité territoriale dans son propre domaine de compétence. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous indiquer quelles mesures vous entendez prendre en matière de prévention des feux de forêt pour l'été 1996 ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

**M. Jean-Louis Debré, ministre de l'intérieur.** Conformément aux instructions du Premier ministre, toutes les dispositions ont été prises, monsieur le député, pour renforcer l'efficacité des personnels qui luttent contre les incendies de forêt. L'ensemble des unités d'intervention sont déjà mobilisées.

Cette année, dix Canadair de la nouvelle génération seront engagés. Par ailleurs, les hélicoptères et les Tracker de la flotte de la sécurité civile sont déjà à pied d'œuvre. Ces efforts sont considérables puisqu'ils représentent, pour le ministère de l'intérieur, une somme de 450 millions de francs et, pour le ministère de l'agriculture, de 250 millions de francs.

Une circulaire a été adressée à tous les préfets pour assurer une meilleure coordination de l'ensemble des intervenants sur les feux de forêt : intervenants militaires, intervenants des collectivités locales.

Enfin, si besoin est, nous avons déjà un plan pour mobiliser les réservistes.

Vous voyez que, au niveau des hommes et au niveau des moyens, tout a été mis en œuvre pour que cette saison soit la moins mauvaise possible. Il faut aussi que nos compatriotes soient appelés à la responsabilité et à la vigilance. Sur ce point, nous comptons sur les collectivités locales pour faire en sorte que leur comportement individuel soit plus responsable et plus vigilant. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

#### MAINTIEN DES ADULTES HANDICAPÉS EN STRUCTURES SPÉCIALISÉES

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

**M. Christian Daniel.** Monsieur le secrétaire d'Etat à la santé, vingt et un ans après la loi d'orientation – présentée en 1975 par Jacques Chirac, alors Premier ministre – qui était l'aboutissement de la reconnaissance des droits des handicapés enfants et adultes, de nombreuses difficultés demeurent.

Ces difficultés sont d'abord liées à l'amendement Creton, c'est-à-dire à l'article 22 de la loi du 13 janvier 1989, mais aussi, pour ce qui est du financement, à l'interprétation de la circulaire Veil du 27 janvier 1995.

Vous le savez, monsieur le secrétaire d'Etat, dans nos régions, dans nos départements, par exemple les Côtes-d'Armor que je représente, les organismes, notamment l'ADAPEI, sont confrontés à ces difficultés et ne savent pas comment préparer la rentrée de septembre 1996 pour les enfants handicapés.

Quelles solutions comptez-vous apporter aux difficultés nées de l'amendement Creton, mesure provisoire qui perdure ?

Quelles directives entendez-vous donner aux organismes payeurs pour qu'ils appliquent la circulaire du 27 janvier 1995 ?

Enfin, pouvez-vous rassurer ces enfants et adultes handicapés ainsi que leurs familles ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.

**M. Hervé Gaymard, secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.** Monsieur le député, l'amendement Creton a été voté en 1989 pour répondre à l'important problème que représente le maintien en établissement des jeunes adultes handicapés, problème qui se pose dans votre circonscription comme dans l'ensemble des départements de notre pays.

J'ai plusieurs éléments de réponse à vous donner.

D'abord, sur la circulaire de janvier 1995. Celle-ci entraîne des difficultés d'interprétation, notamment du point de vue de l'harmonisation de l'action et du financement de l'assurance maladie des conseils généraux et de l'Etat. Je connais ces problèmes et j'ai demandé qu'une concertation soit organisée sans tarder afin que nous puissions les résoudre avant la rentrée prochaine.

Ensuite, sur la politique en faveur des jeunes adultes handicapés et sur leur maintien en établissement. Depuis 1991, ont été créées plus de 17 000 places de CAT et plus de 7 500 places de foyers à double tarification et de maisons d'accueil spécialisé. Mais cela ne suffit pas.

Certes, dans le cadre du budget de 1996, le Gouvernement a décidé d'augmenter le nombre de places en CAT, puisqu'on est passé de 2 000 à 2 750. Or, nous le savons bien, le problème de la prise en charge des jeunes handicapés ne se résoudra pas seulement par une augmentation des places en établissement, mais par une meilleure ouverture sur le milieu professionnel.

Anne-Marie Couderc et moi-même travaillons donc en étroite liaison sur ces questions d'insertion professionnelle. Dans le cadre de la politique globale que nous voulons mener en faveur des personnes handicapées, dans le prolongement du discours prononcé le 1<sup>er</sup> juillet 1995 à Bort-les-Orgues par le Président de la République, nous avons engagé une concertation avec l'ensemble des partenaires du monde handicapé pour que des décisions soient prises à l'automne.

Voilà, monsieur le député, les éléments de réponse que je voulais vous apporter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

INDEMNISATION DES VICTIMES  
DE CATASTROPHES NATURELLES

**M. le président.** La parole est à Mme Thérèse Aillaud.

**Mme Thérèse Aillaud.** Monsieur le ministre de l'économie et des finances, lorsque le temps est beau, il faut penser à la tempête, car ce qui a été sera. Cette belle parole de sagesse...

**M. Jean-Pierre Brard.** Très profonde !

**Mme Thérèse Aillaud.** ... n'a pas manqué, j'en suis convaincu, d'inspirer M. le ministre de l'économie et des finances. (*Sourires.*)

En effet, nous assistons depuis plusieurs années à une série de catastrophes naturelles dues à de terribles inondations. N'avons-nous pas en mémoire les images terrifiantes de Vaison-la-Romaine, de Nîmes ravagé par une gigantesque lame d'eau et de notre Camargue devenue une terre de misère et de désolation ?

Cette série de catastrophes naturelles, nous a fait prendre conscience que notre législation présentait des insuffisances, notamment dans le domaine de la politique de prévention à l'échelon local. De même, le niveau prévisionnel des fonds retenu par les compagnies d'assurances nous paraît extrêmement insuffisant eu égard à l'importance des sinistres constatés.

Il faut également établir une règle très stricte propre à garantir la transparence dans l'évolution des contrats d'assurance. La résiliation de certains contrats, suite à des dommages extrêmement importants, a vraiment jeté le trouble dans les esprits.

Monsieur le ministre, il est nécessaire d'établir un véritable bilan du fonctionnement de notre dispositif catastrophes naturelles. Envisagez-vous de prendre très rapidement des mesures assurant la protection des victimes de sinistres et, plus généralement, d'améliorer la prévention de ces risques majeurs ? (*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 ministre de l'économie et des finances.

**M. Jean Arthuis, ministre de l'économie et des finances.** Madame le député, le régime d'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles retient toute l'attention du Gouvernement.

La loi du 2 février 1995 portant renforcement du régime de protection de l'environnement a prévu que le Gouvernement déposerait un rapport sur ce régime devant le Parlement. Ce rapport est prêt. Il a été soumis le 6 juin au conseil national des assurances et parviendra dans quelques jours sur le bureau des assemblées.

Ce rapport comporte trois enseignements.

Premièrement, le système mis en place par la loi du 13 juillet 1982, l'ensemble des observateurs, des acteurs, des responsables concernés le connaissent, a bien fonctionné.

Deuxièmement, il n'en demeure pas moins que nous devons revoir toutes les actions de prévention. Les pouvoirs publics doivent rester particulièrement vigilants. Nous aurons certainement à mettre au point des mesures d'incitation.

Troisièmement, des incertitudes subsistent sur le taux de chargement dans le régime d'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles. Lors de l'examen du projet de loi portant diverses dispositions d'ordre économique et financier, M. Mathot et M. Mariani avaient souhaité qu'un rapport spécifique soit déposé devant le Parlement à l'automne prochain. Le problème a été évoqué avec beaucoup de franchise devant le conseil national des assurances, auquel participaient d'ailleurs M. Mariani et M. Mathot. La profession des assurances est convenue de la nécessaire transparence en ce domaine, j'ai donc décidé de constituer un groupe de travail, aujourd'hui à l'œuvre. Il nous soumettra à l'automne ce rapport qui comportera, soyez-en persuadée, les réponses aux questions très légitimes que vous venez de nous adresser. (*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.** Nous en venons aux questions du groupe socialiste.

ATTITUDE DE LA FRANCE DANS L'AFFAIRE  
DE LA VACHE FOLLE

**M. le président.** La parole est à M. Martin Malvy.

**M. Martin Malvy.** Monsieur le secrétaire d'Etat à la santé, le 9 mai, le comité d'experts désigné par M. le Premier ministre rendait au Gouvernement un rapport qui concluait à la plus grande prudence en raison du risque de transmission à l'homme de l'encéphalopathie spongiforme bovine.

Sur quelles bases scientifiques le Président de la République, six jours plus tard, à Londres, se fondait-il alors pour souhaiter une attitude compréhensive de la France à l'égard de l'Angleterre et de l'embargo ?

Sur quelles bases scientifiques le Gouvernement français s'est-il fondé pour ne pas s'aligner sur son homologue allemand pour traduire devant la Cour de justice européenne la décision de la Commission qui autorise désormais l'importation de produits d'origine bovine en provenance d'Angleterre ?

Ce sont, monsieur le secrétaire d'Etat à la santé, des questions simples. Hier, nous avons eu droit à la polémique. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*) Ce n'est pas cela, mes chers collègues, qui intéresse les Français. Ce n'est pas cela qui intéresse les consommateurs.

**M. Philippe Legras.** Oui, la question !

**M. Martin Malvy.** Ce n'est pas cela qui intéresse nos éleveurs.

A une question précise, simple, claire,

**M. Alain Juppé, premier ministre.** Et qui n'a rien de polémique...

**M. Martin Malvy** ... ils attendent de votre part une réponse simple et claire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation. (*Vives protestations sur les bancs du groupe socialiste. – 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. Philippe Vasseur**, *ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation*. Monsieur le député, que ce soit Hervé Gaymard ou moi qui réponde...

**M. Jean-Pierre Brard**. Oui, vous êtes interchangeables ?

**M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation**. ... c'est exactement la même chose. (« Non ! » *sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président**. Un peu de calme !

**M. André Fanton**. Il n'y a qu'un gouvernement de la République !

**M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation**. Dans cette affaire, nous n'avons cessé, Hervé Gaymard et moi-même, avec François d'Aubert et Yves Galland, de former une équipe qui, à tout moment, a échangé les informations de manière à prendre des décisions dont le but prioritaire était, bien entendu, la préservation de la santé publique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Vous avez fait allusion, monsieur le député, à un rapport qui nous aurait été remis par le professeur Dormont le 9 mai.

**M. Jean-Pierre Brard**. Vous êtes bien informé !

**M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation**. Je serais très heureux, monsieur le député, que vous me remettiez ce rapport ! (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Nous disposons d'une lettre d'une page du professeur Dormont nous annonçant qu'au début du mois de juin – ce qu'il a d'ailleurs fait le 4 juin...

**M. Alain Juppé**, *Premier ministre*. En effet !

**M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation**. ... il nous remettrait un rapport. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Vous me posez une question, messieurs, écoutez au moins la réponse !

Il y avait une simple phrase selon laquelle, compte tenu des incertitudes, il serait bon de respecter une hypothèse : celle de la transmissibilité de la maladie de la vache à l'homme. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Christian Bataille**. Donc, vous l'avez lu !

**M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation**. Or messieurs les députés, c'est ce que nous faisons depuis le début ! (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Allons, permettez-moi de répondre !

**M. le président**. Un peu de calme !

**M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation**. Je me doute bien que la vérité vous gêne, mais laissez-nous au moins vous l'expliquez ! (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président**. Restons sereins, je vous en prie ! Pour-suivez, monsieur le ministre !

**M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation**. Monsieur le président, comme il est difficile de traiter sérieusement un sujet comme celui-là, lorsqu'il y a une volonté polémique en face ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République. – Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**Mme Martine David**. Répondez à la question !

**M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation**. Alors, écoutez-moi.

Nous avons, les tout premiers, décrété l'embargo sur les importations de viandes ou de produits dérivés britanniques. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*) Monsieur Malvy ou vous êtes mal informé, ou vous êtes de mauvaise foi ! (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du centre et du groupe du Rassemblement pour la République. Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

J'aimerais pouvoir aller jusqu'au bout, monsieur le président ! C'est un sujet sérieux !

**M. le président**. Monsieur le ministre, vous me le pardonnerez, mais je demande justement à l'Assemblée de vous laisser continuer !

**M. Martin Malvy**. J'ai posé, monsieur le ministre, une question claire ! Répondez clairement !

**M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation**. Précisément je vous apporte la réponse !

Contrairement à ce que vous avancez, monsieur Malvy, aujourd'hui l'embargo sur la gélatine n'est pas levé. Il faut dire les choses telles qu'elles sont ! Mais on a fixé les conditions dans lesquelles les scientifiques pourront nous dire si, oui ou non, les importations sur la gélatine peuvent reprendre.

Permettez-moi un dernier mot, dans la mesure où, ces temps derniers, vous semblez avoir quelque peu dérapé. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Martin Malvy**. Je vous ai posé une question ! Vous n'y répondez pas !

**M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation**. Permettez-moi de vous rappeler ceci : en juin 1988, vous êtes revenus au gouvernement.

**M. Martin Malvy**. Répondez !

**M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation**. En juin 1988,...

**M. Martin Malvy**. Nous sommes en 1996 !

**M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation**. ... les Britanniques ont décidé d'interdire l'utilisation de farine animale dans l'alimentation des bovins (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République. – Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Entre juin 1988 et août 1989, sous votre gouvernement, monsieur Malvy,...

**M. Martin Malvy**. On est en 1996 !

**M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation**. ... les importations de farine britannique ont été multipliées par deux ! (*Huées sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*) Et la situation que nous sommes obligés aujourd'hui de gérer s'explique par le fait qu'à certains moments vous n'avez pas su prendre vos responsabilités !

De grâce, cessons de polémiquer sur ce sujet. Il mérite autre chose que des arrière-pensées politiciennes. (*Applaudissements prolongés sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

## SERVICE PUBLIC DE LA SNCF

**M. le président.** La parole est à M. Louis Le Pensec.

**M. Louis Le Pensec.** Monsieur le président, nous reviendrons bien évidemment la semaine prochaine sur ces questions d'importance. (*Protestations 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.** Mes chers collègues, je vous en prie ! Souffrez d'entendre les questions, même quand elles viennent de l'opposition !

**M. Marc Fraysse.** Mêmes si elles sont stupides ?

**M. le président.** Attendons que le calme soit revenu... Vous avez la parole, monsieur Le Pensec !

**M. Louis Le Pensec.** Il va sans dire que, sur une question de l'importance de celle que nous venons d'aborder, nous reviendrons la semaine prochaine...

**M. Jean-Louis Goasduff.** Et l'affaire du sang contaminé, on y reviendra ?

**M. Louis Le Pensec.** ... afin de permettre au Gouvernement d'étayer son argumentation (*Rires et 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. Alain Juppé, Premier ministre.** Et vous la vôtre !

**M. Louis Le Pensec.** ... et au Premier ministre de se ressaisir pour éviter tout dérapage.

Monsieur le président, ma question s'adresse à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.

Hier, dans l'hémicycle, certains « ouf ! » de soulagement se sont élevés des bancs de la majorité lorsque le projet pour la SNCF a été présenté. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**Un député du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.** Vous êtes spécialiste !

**M. Louis Le Pensec.** Spécialiste en arrêts de train oui ! Et je continuerai s'il le faut... (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Monsieur le président, de tels « ouf ! » me semblent prématurés, car de lourdes questions demeurent.

Le ministre des transports a pu dire, sans sourire, que le transfert aux régions des services régionaux de voyageurs se ferait sans transfert de charges et bien sûr, a-t-il ajouté, sans effet sur la fiscalité locale.

Or nous allons assister, selon le degré de richesse des régions, à des réponses différentes à des questions qui nous semblent importantes : l'éventuel passage sur la route ; les fermetures de lignes et de gares. Bref, nous assisterons à une formidable aggravation de l'inégalité des citoyens devant l'accès au réseau. (*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. Pierre Mazeaud.** Qui paie les 125 milliards ?

**M. Louis Le Pensec.** Il revient à l'Etat républicain d'assurer l'égalité des chances de toutes les régions et de tous les bassins de vie du territoire. Or c'est un abandon de la mission de service public, dans plusieurs de nos pays, que nous allons connaître.

Je souhaiterais que nous soient apportées aujourd'hui les garanties que nous n'avons pas pu obtenir hier.

Sur ce dossier d'importance, notre groupe entend prendre date. Le dossier de la SNCF n'est pas clos. La bataille du rail dans les régions ne fait que commencer ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste. – 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. le président.** La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux transports.

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le député, je constate qu'après avoir laissé la SNCF et les cheminots sans autre espoir que celui de s'enliser dans les déficits et l'endettement, qu'après avoir manifesté hier dans le débat organisé à l'initiative de Bernard Pons l'incapacité des socialistes qui siègent sur vos bancs (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste. – Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre*) à proposer la moindre formule concrète...

**M. Jean-Yves Le Déaut.** C'est de la provocation !

**Mme le secrétaire d'Etat aux transports.** ... il ne vous reste plus aujourd'hui, monsieur le député, messieurs les socialistes, qu'à « pinailler » et « chipoter » sur les informations pourtant parfaitement claires que le ministre vous a données hier.

Les garanties de la régionalisation, je le rappelle, sont au nombre de trois.

La première, c'est que le réseau SNCF reste unifié et de la responsabilité de l'Etat.

La deuxième, c'est que le statut des cheminots reste unique et qu'il n'est pas question, comme certains s'amuse à le dire pour faire peur, d'en imaginer vingt-deux différents.

La troisième garantie est financière. C'est bien dans la loi de finances initiale du budget de l'Etat que les dotations seront réajustées pour manifester la solidarité nationale sur cet important sujet. (*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.** Nous en venons aux questions du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.

## RÉDUCTION DES FLOTTES DE PÊCHE EUROPÉENNES

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

**M. Jean-Pierre Pont.** Monsieur le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation, les Quinze viennent d'entamer à Bruxelles une négociation visant à réduire de 40 p. 100 les flottes de pêche européennes. Cela pose immédiatement deux questions : l'existence réelle de la ressource et l'avenir de la pêche française.

Existe-t-il véritablement un problème de ressource ? Certains spécialistes annonçaient que jamais nous ne dépasserions les 100 millions de tonnes pêchées sur toutes les mers du monde, alors qu'en 1995 nous atteignons les 109 millions de tonnes. Cette ressource est-elle en voie d'épuisement ? Ne faudrait-il pas, plus raisonnablement, examiner la situation espèce par espèce ? En effet, certaines d'entre elles sont, à nouveau, capturées en plus grande quantité par rapport aux années 1987-1991.

Si, pour préserver la ressource, on fait passer, à la demande de Bruxelles, les mailles des filets de 100 à 110 millimètres, pourquoi continuer à accepter des mailles de seize millimètres pour la pêche minotière, c'est-à-dire pour faire de la farine de poisson ?

Ne pensez-vous pas que la pêche française a assez souffert ? Combien d'armements ont disparu même si la majorité actuelle, depuis trois ans, a, par ses aides, limité leur disparition. Il y avait, par exemple, à Boulogne-sur-Mer, vingt-sept bâtiments de pêche industrielle en 1981. Il en reste aujourd'hui seize. Six d'entre eux font le métier des grands fonds, ne touchant pas à la catégorie de poissons qui posent un problème. Six sur seize, c'est 37 p. 100. Pourquoi demander davantage ?

N'oublions pas non plus les artisans pêcheurs qui assurent une part importante de la pêche française. Une conséquence indirecte de la baisse de la pêche française sera probablement une augmentation des importations de poissons, un problème auquel, avec raison, les marins pêcheurs français sont extrêmement sensibles.

Pour résumer, monsieur le ministre, existe-t-il véritablement un problème de la ressource et, surtout, quel avenir pour nos armements, notre pêche et nos marins pêcheurs ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

**M. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.** Monsieur le député, je sais combien vous êtes attaché à l'avenir du port de Boulogne-sur-Mer et je comprends parfaitement les préoccupations que vous venez d'exprimer. Se déroule actuellement, au sein du Conseil européen des pêches, une réflexion sur la ressource. Faut-il oui ou non préserver la ressource ? La réponse est oui.

Maintenant, regardons dans quelles conditions. La réponse qui nous est proposée, c'est le plan d'orientation pluriannuel, c'est-à-dire le POP 4. Elle est complètement inadaptée pour la France.

Premièrement, en effet, la France ne remplit pas ses quotas. Autrement dit, si on les diminuait, nous aurions encore la possibilité d'être dans la limite. A part la sole, le maquereau et le hareng, nous sommes en dessous du quota.

Deuxièmement, la moitié de la pêche française vient hors quota.

Troisièmement, nous avons une flotte polyvalente – c'est-à-dire que, si nous sommes amenés à la réorienter, nous pouvons le faire – alors que d'autres pays ont des flottes spécialisées.

Enfin, la France a déjà accompli un effort considérable. Nous sommes un peu en retard sur le POP III. Nous rattraperons ce retard avant la fin de l'année et nous serons aux environs de 950 000 kilowatts. Aller en dessous, ce serait mettre en péril l'économie de notre pêche et l'existence d'un certain nombre de nos ports. Nous ne l'accepterons pas. Nous nous y opposerons, comme nous nous sommes opposés à une application trop mathématique, qui ne tient pas compte du fait que la France est le bon élève de la classe. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

#### MOUVEMENT DE GRÈVE DANS LES FACULTÉS DE MÉDECINE

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

**M. Pierre Hellier.** Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.

Depuis le début du mois d'avril, toutes les facultés de médecine de province ont entamé un mouvement de grève et ont été rejointes, courant mai, par les facultés parisiennes, huit sur onze s'étant mises alternativement en grève des stages et des gardes.

Ce mécontentement tient au fait que les étudiants de quatrième année, qui effectuent les mêmes tâches que ceux de cinquième et de sixième année au cours des gardes et des stages hospitaliers, ne disposent pas du statut d'étudiant hospitalier qui permet de bénéficier d'une véritable protection sociale et juridique et d'une indemnisation pour le travail fourni.

Un décret en cours d'élaboration visant à renforcer la formation hospitalière des étudiants en médecine prévoirait de transformer les étudiants de quatrième année en de simples observateurs. Compte tenu de la participation effective de ces étudiants à l'activité des équipes médicales, généralement débordées dans les hôpitaux, il serait souhaitable qu'ils puissent bénéficier du statut d'étudiant hospitalier et, qu'à ce titre, ils soient rémunérés.

Entendez-vous accorder ce statut aux étudiants de quatrième année de médecine afin de leur permettre d'être rémunérés pour leur travail, même si cette rémunération devait être inférieure à celle actuellement versée aux étudiants de cinquième et sixième année ? (*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 secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.

**M. Hervé Gaymard, secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.** D'abord, monsieur le député, dans l'affaire de la « vache folle », depuis le début, les deux maîtres mots du Gouvernement ont été, sous l'autorité du Premier ministre,...

**M. Jean-Claude Lefort.** « Vache » et « folle » ! (*Sourires sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.** ... santé publique et transparence de l'information ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre. – Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

**M. Christian Bataille.** Il fallait répondre à la question tout à l'heure !

**M. le président.** Monsieur Bataille !

**M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.** Depuis le début des mouvements que l'on connaît dans les facultés de médecine en quatrième année, nous avons bien évidemment été en liaison avec le ministère de l'enseignement supérieur, en étroite contact avec les étudiants. J'ai reçu lundi dernier les représentants des organisations syndicales et voici ce que je leur ai dit.

S'agissant de leur protection sociale, notamment au regard des accidents du travail et des maladies professionnelles, nous avons décidé d'aligner la réglementation de la quatrième année sur celle des cinquième et sixième années.

**M. Jean-Louis Beaumont.** Très bien !

**M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.** Par ailleurs, nous avons créé un guichet unique à l'hôpital pour que les formalités de l'étudiant soient simplifiées.

Pour ce qui est de l'organisation et de la rémunération des gardes, le décret dont vous parlez fait état de trente-six gardes obligatoires au plus, auxquelles peuvent s'ajouter, bien entendu, des gardes facultatives. La rémunération est très hétérogène d'une faculté à l'autre. J'ai proposé aux étudiants une homogénéisation et un relèvement des tarifs afin que les étudiants puissent être rémunérés décemment.

Sur la question plus générale du statut des étudiants en quatrième année, le décret dont nous parlons a fait l'objet d'une élaboration très attentive et il y a accord sur la quasi-totalité des dispositions. Avec Jacques Barrot et François Bayrou, nous sommes à la veille de mettre sur le métier une importante réforme des études médicales.

**M. Jean-Claude Lefort.** Mauvais signe !

**M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale.** C'est notamment dans le cadre de cette réforme que pourra être organisée et réglementée la spécificité ou non de la quatrième année par rapport à la cinquième et à la sixième année.

Voilà ce que j'ai dit lundi dernier aux représentants des étudiants en médecine. Sur ce sujet, nous souhaitons aboutir parce que nous avons besoin de nos étudiants en médecine pour tout ce qu'ils font dans les hôpitaux pour la santé de tous les Français. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

#### RÉFORME DU SYSTÈME D'APPUI AU COMMERCE EXTÉRIEUR

**M. le président.** La parole est à M. Francis Saint-Ellier.

**M. Francis Saint-Ellier.** Ma question s'adresse à M. le ministre délégué aux finances et au commerce extérieur.

Le Gouvernement a confié il y a plusieurs mois à M. Karpelès la mission d'évaluer, à partir des expériences des entreprises exportatrices françaises, notre système d'appui au commerce extérieur.

Selon les premières conclusions, il semble nécessaire de procéder au regroupement du Centre français du commerce extérieur, de l'ACTIM, l'Agence pour la coopération technique, industrielle et économique, et aussi du CFME, le Comité français des manifestations économiques à l'étranger, avant d'envisager une complète unification.

Un tel constat apparaît comme une réponse très positive et pertinente aux insuffisances de notre système actuel. C'est pourquoi je souhaite d'abord vous rendre hommage pour avoir eu le courage de poser clairement des questions laissées sans réponse depuis maintenant un grand nombre d'années.

Il faut aussi affirmer une volonté forte de mener à bien cette réforme. Quelles démarches allez-vous entreprendre pour mettre en œuvre cette réforme ? Comment envisagez-vous de la prolonger au niveau régional afin de parvenir à un système véritablement homogène ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué aux finances et au commerce extérieur.

**M. Yves Galland,** *ministre délégué aux finances et au commerce extérieur.* Monsieur le député, votre question est véritablement d'actualité puisque le rapport de M. Karpelès est remis aujourd'hui au Premier ministre et au Gouvernement.

Le Gouvernement s'est engagé dans une réforme d'ensemble de notre système d'appui au commerce extérieur, pour répondre à deux impératifs : le service des entreprises, l'adaptation au marché.

Dans ce cadre, M. Karpelès recommande d'agir sur deux points : la promotion et l'information.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1997 au plus tard, seront fusionnés le CFME et l'ACTIM. Ils intervenaient déjà en matière promotionnelle, l'un en amont et l'autre en aval. J'en profite pour rendre hommage au travail réalisé. Je reviens ainsi d'une grande exposition française en Turquie, que le CFME a remarquablement organisée. Mais il faut maintenant avoir une meilleure synergie des compétences.

En matière d'information, le CFCE doit devenir le pôle d'intelligence économique de la France. Une orientation est déjà donnée, avec le remarquable programme R 3 I qu'il a mis en œuvre, mais la production d'information sur les marchés émergents doit être donnée par les postes d'expansion économique.

Les organismes consulaires doivent donner l'ensemble des informations dont ils disposent, informations qui doivent être mieux utilisées, et il faut supprimer, entre autres, les informations de notoriété.

Toutes ces réformes, avec la fusion du CFME et de l'ACTIM et le recentrage du CFCE, donneront lieu à la mise en œuvre, à la fin de l'année, d'un groupement d'intérêt public. Cela préfigure la fusion dans les deux ans de l'ensemble des organismes d'appui au commerce extérieur.

Le Président de la République et le Premier ministre sont en première ligne pour défendre les intérêts de la France dans le monde, et vous pouvez compter sur les réformes que nous mettons en œuvre pour développer nos exportations, notre excédent et nos emplois. (*Applaudissements sur nombreux bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

#### INDEMNISATION DES ÉLÈVEURS DE BOVINS

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

**M. Christian Martin.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'économie et des finances et, subsidiairement, à M. le ministre de l'agriculture.

Un cas de vache folle a été découvert en Maine-et-Loire. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*) Cette vache est née sur l'exploitation en décembre 1991, sa mère et sa descendance aussi.

L'exploitation est tenue par un jeune agriculteur de vingt-six ans, en GAEC avec ses parents. Elle est suivie depuis de très nombreuses années par le contrôle laitier, le centre de gestion agricole et les techniciens de la chambre d'agriculture et de la coopérative CAVAL de Maine-et-Loire.

Le 2 juin dernier, soixante-sept bovins ont été abattus alors que quatre autres, filles ou sœurs de la vache folle, ont été dirigés vivants au centre national d'études vétérinaire et alimentaires de Lyon.

Je vous laisse à penser l'épreuve psychologique subie par l'éleveur et ses parents.

La valeur du cheptel ainsi que la perte de chiffre d'affaires ont été estimées contradictoirement et à l'amiable. La valeur du troupeau est supérieure à la valeur comptable telle qu'elle ressort de la comptabilité pour tenir compte de sa valeur génétique. Il y a donc une plus-value relativement importante sur la valeur du cheptel.

Pour cet exploitant et pour ceux à qui arrive une pareille catastrophe, comptez-vous demander à l'exploitant de payer sur son cheptel abattu l'impôt qui va résulter de cette plus-value ?

Comptez-vous prendre en compte, dans le calcul du bénéfice agricole, l'indemnité importante de perte de chiffre d'affaires et, si oui, accepterez-vous un étalement dans le temps et donc sur plusieurs années ?

Comptez-vous demander à la mutualité sociale agricole d'agir de la même façon que vos services pour les paiements des cotisations sociales ?

Quel est le délai maximal de paiement de l'indemnité à payer à l'exploitant qui doit reconstruire au plus tôt son cheptel et s'efforcer de mettre patiemment en place un nouveau troupeau aussi performant ? Il faudra du temps et il y aura pour lui des charges non négligeables.

Quelles conséquences cela peut-il entraîner sur son autorisation de quota laitier, déjà diminué dès la constitution du GAEC, puisque sa production laitière d'origine ne se rétablira que lentement ? (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

**M. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.** Monsieur le député, vous avez parfaitement raison d'insister sur la détresse de cet éleveur. Il faut bien entendu que nous mettions tout en œuvre pour amortir les conséquences de cette situation.

Sur le plan fiscal, il n'y aura pas d'incidences au niveau des plus-values. Il peut y en avoir pour les bénéficiaires agricoles, mais mon collègue Jean Arthuis m'a fait savoir qu'il était prêt à examiner les conditions dans lesquelles on pourrait les atténuer.

**M. Jean-Claude Lefort.** Il n'a pas dit oui !

**M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.** S'agissant des cotisations sociales, la MSA dispose de moyens qui lui permettent de pratiquer parfois un étalement des cotisations, au moins d'une partie d'entre elles. Dans le cas précis, nous lui demanderons de mettre ses crédits en œuvre.

S'agissant des quotas laitiers, nous tiendrons bien entendu compte de la situation de l'éleveur afin que son quota ne soit pas amputé.

Dernier point, important, l'indemnisation. Les crédits nécessaires seront délégués dès la semaine prochaine aux départements et l'éleveur sera indemnisé avant la fin de ce mois. (*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.** Nous en venons à une question du groupe République et Liberté.

INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS  
DANS L'INDUSTRIE FRANÇAISE

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

**M. Georges Sarre.** Monsieur le ministre de l'industrie, de nombreux Français sont légitimement inquiets. Des fleurons, des pans entiers de notre industrie sont en danger. Le rachat des équipementiers de l'automobile, Valeo, Bertrand Faure, par des firmes nord-américaines semble imminent. Est-il exact que vous auriez repoussé une solution française, celle de Framatome ? Pourquoi ce choix américain ?

Le président de la SNECMA, M. Dufour, a été remercié sous la pression d'une firme nord-américaine parce qu'il était opposé à une prise de participation étrangère dans ce joyau industriel français.

L'industrie de la défense est également gravement touchée. Le report de l'avion de transport futur menace l'activité de l'Aérospatiale. Les emplois chez Dassault sont compromis par le report du Rafale air. L'abandon de l'hélicoptère NH 90 jette l'inquiétude sur l'avenir d'Eurocopter. L'aéronautique civile est également menacée. Selon la presse, l'offensive contre les avions français est orchestrée à partir de l'ambassade des Etats-Unis à Paris.

Par ailleurs, le dumping monétaire des Etats-Unis pénalise gravement la compétitivité de nos industries.

Monsieur le ministre, c'est une mise à l'encan des plus solides atouts de l'industrie française. Elle est livrée pieds et poings liés à ses plus tenaces concurrents. Allez-vous réagir ?

Des dizaines de milliers d'emplois, des savoirs et des compétences chèrement acquis depuis des décennies, des technologies conquises de haute lutte seraient abandonnés. Pouvez-vous nous exposer clairement les lignes directrices de votre politique en matière d'industrie aéronautique ? (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe République et Liberté et sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.

**M. Franck Borotra, ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.** Monsieur le député, vous verrez à jeter un regard lucide sur la politique industrielle des quinze dernières années. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Dans les quinze ans qui viennent de s'écouler, un million d'emplois industriels ont été supprimés dans notre pays.

**M. Jean-Claude Bateux.** Mais il y a trois ans que vous êtes là !

**M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.** La part de l'industrie dans le produit intérieur brut a diminué de quatre points alors qu'elle augmentait en Allemagne et au Japon.

La production industrielle pendant cette période n'a augmenté que de 12 p. 100 en France mais de 16 p. 100 en Allemagne et de 57 p. 100 aux Etats-Unis.

**M. Julien Dray.** C'est la faute à Soisson !

**M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.** En 1980, 3 500 entreprises industrielles disparaissaient par an ; aujourd'hui, c'est 9 500. Pourquoi ? Parce que nous avons pris quinze ans de retard.

**Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République.** Tout à fait !

**M. Henri Emmanuelli.** C'est grotesque !

**M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.** Au nom de nationalisations privilégiant des solutions franco-françaises, au nom de cette curiosité qui restera sans aucun doute l'antiquité industrielle du siècle, l'inénarrable « ni-ni »...

**M. Henri Emmanuelli.** C'est grotesque !

**M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.** ... on a bloqué l'adaptation des structures industrielles de nos grandes entreprises à la nouvelle donne européenne. (*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.*)

Le Gouvernement a décidé d'engager une nécessaire politique de restructuration industrielle pour permettre à ces secteurs industriels d'être compétitifs, en particulier dans l'espace européen.

A été engagée la restructuration des industries de l'armement. Depuis 1980 déjà, les Américains ont engagé la restructuration de leur industrie et, en 1990, au moment de la chute du mur de Berlin, ils étaient prêts à l'accélération. Nous, nous n'avons rien fait !

Ont été engagées la privatisation de Thomson, la restructuration de l'industrie aéronautique, l'ouverture du marché des télécoms : nous allons ainsi faire bouger le secteur industriel public pour l'adapter aux conditions de la concurrence.

**M. Jean-Claude Lefort.** Et privatiser !

**M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.** Quant à Valeo, cette entreprise appartient pour 61 p. 100 à des actionnaires qui sont sur le marché. Il y a un actionnaire stable, le groupe Cerus, effectivement dominé par des intérêts italiens, qui veut vendre ses 28 p. 100 d'actions, représentant 42 p. 100 de droits de vote.

La première chose qui s'impose au Gouvernement, c'est le respect du droit de la propriété et par conséquent du droit de l'actionnaire à faire ce qu'il veut de la propriété industrielle.

**M. Jean-Louis Idiart.** C'est sûr !

**M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.** Sinon, plus aucun investisseur ne viendra dans notre pays ! La France est le troisième pays au monde pour les investissements qui viennent de l'étranger, en particulier dans le domaine industriel.

**M. Jean-Claude Lefort.** Voilà le libéralisme flamboyant !

**M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.** Alors, que faut-il faire ?

Il est vrai que c'est l'actionnaire qui détient la solution pour Valeo. Mais doit-on pour autant rester inerte ? La réponse est non ! Pourquoi ? Parce qu'il s'agit effectivement d'un problème de stratégie industrielle, en particulier pour les constructeurs automobiles.

**M. le président.** Bien, monsieur le ministre !

**M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.** Eh bien, nous utilisons l'influence qui est la nôtre, en liaison avec les constructeurs automobiles, pour que la solution retenue respecte les intérêts stratégiques des constructeurs automobiles français.

Fallait-il que ce soit Framatome qui rachète ?

**M. le président.** Le saura-t-on jamais ! (*Sourires.*)

**M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.** Ce n'est pas une diversification de ce type qui permettra à cette grande entreprise de résoudre le problème qui est le sien aujourd'hui, c'est-à-dire passer les dix ans qui viennent...

**M. le président.** Monsieur le ministre, s'il vous plaît !

**M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.** ... avec une diminution considérable de son plan de charges,...

**M. le président.** Monsieur le ministre, il faudrait conclure.

**M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.** ... en particulier dans le secteur de la construction des centrales nucléaires.

**M. le président.** Merci, monsieur le ministre.

**M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.** Par conséquent, il faut chercher une autre solution, et c'est ce vers quoi nous essayons d'aller. (*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.** Nous avons terminé les questions au Gouvernement.

2

## SOUHAITS DE BIENVENUE À UNE DÉLÉGATION PARLEMENTAIRE ÉTRANGÈRE

**M. le président.** Je suis heureux de souhaiter, en votre nom, la bienvenue à une délégation parlementaire, conduite par M. Saad Hail Al-Sorour, président de la Chambre des députés du Royaume hachémite de Jordanie. (*Mmes et MM. les députés et les membres du Gouvernement se lèvent et applaudissent.*)

### Suspension et reprise de la séance

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

(*La séance, suspendue à seize heures, est reprise à seize heures dix, sous la présidence de Mme Muguette Jacquaint.*)

### PRÉSIDENCE DE Mme MUGUETTE JACQUAINT, vice-président

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

3

## AIR ET UTILISATION DE L'ÉNERGIE

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

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

### Question préalable

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

La parole est à M. Christian Bataille.

**M. Christian Bataille.** Madame le président, madame le ministre de l'environnement, mes chers collègues, l'intitulé du projet de loi dont nous sommes appelés à débattre « Projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie » laissait espérer un texte au contenu plus large que celui qui nous est soumis.

Même si les effets spécifiques de la circulation automobile ou des déplacements urbains revêtent une importance accrue, ce n'est qu'un aspect restreint de la consommation d'énergie qui est évoqué.

De plus, la représentation nationale était en droit d'attendre le débat d'ensemble que mérite le problème de l'énergie et, avant tout, de sa production. C'est une urgence, un préalable essentiel à la mise en place de tout le dispositif législatif. Notre pays connaît un manque en la matière.

Toutefois, je ne veux pas donner l'impression d'être favorable à l'instauration d'une sorte de loi générale sur l'énergie, qui, comme tous les textes de ce type, présenterait l'inconvénient d'être un catalogue vague et d'énumérer des mesures de principe difficilement applicables.

En revanche, pour une bonne cohérence, il est indispensable que le Parlement prennent le temps de la réflexion, qu'il dispose du temps nécessaire pour que les commissions puissent procéder aux auditions qui s'imposent et entendre les différents points de vue. Ensuite, les groupes politiques peuvent, en séance plénière, confronter leurs opinions. Une telle méthode permettrait d'afficher une volonté de cohérence, de souligner un refus de ne privilégier que les aspects les plus spectaculaires d'un dossier touchant à la production et à la consommation d'énergie et concernant, entre autres, le pétrole, le gaz, le charbon, le nucléaire, l'hydroélectricité, les énergies renouvelables, les économies d'énergie.

Cette cohérence d'ensemble permettrait de mettre en œuvre des dispositifs législatifs ne concernant pas uniquement, comme c'est le cas aujourd'hui, tel type de carburant à un moment donné, l'électricité nucléaire à un autre moment, les économies d'énergie à un autre moment encore, et de relier les différentes questions entre elles.

De surcroît, un tel débat parlementaire devrait avoir un large écho dans l'opinion, au départ plutôt soupçonneuse – à juste titre d'ailleurs – parce que les choix fondamentaux antérieurs ont été faits en négligeant la transparence.

Ce sont avant tout – j'y insiste – les ressorts de la transparence et de la démocratie qui peuvent aujourd'hui rétablir la confiance dans ce pays, faire que nos compatriotes soient des citoyens qui participent aux choix, directement ou par l'intermédiaire de leur représentant.

En cette année Descartes, le terme « rationnel » retenu dans le titre de votre projet suppose aussi que l'on encourage la rationalité dans l'analyse, donc que chacun soit éclairé, informé, que l'on échappe à la culture du secret, qui, hélas ! est encore dominante en matière de choix énergétiques.

C'est sans doute parce que les problèmes énergétiques ont plutôt été dans ce pays une affaire d'Etat, donc une affaire de pouvoir exécutif agissant conformément aux

préconisations de son administration, que la démocratie n'a jamais vraiment fonctionné en cette matière au niveau parlementaire. Or nous risquons de passer d'un défaut de démocratie, comme cela a été constaté ces derniers temps, à une situation désordonnée du fait cette fois de la carence de la volonté publique.

Ce projet témoigne, madame le ministre, d'une volonté de bien faire et d'exprimer une volonté ministérielle. Votre rapport allait dans le bon sens et constituait une première avancée. Hélas ! le marché et les considérations financières dominantes, dans un domaine où les intérêts en jeu sont considérables, contraignent le gouvernement auquel vous appartenez et vous-même à limiter vos ambitions. Nous nous contenterons donc d'un débat restreint au contexte du moment : nous sommes presque en été, il fait chaud, à la porte de l'Assemblée nationale l'air parisien est vicié, que doit-on faire ? Digne réflexion qu'un esprit mal intentionné situerait à mi-chemin entre la conversation de comptoir et le sujet d'une brève dans nos quotidiens habituels.

Notre assemblée et le Parlement français dans son ensemble sont en droit d'attendre le débat de société que mérite ce sujet décisif. Mais, une fois de plus, nous renonçons devant l'obstacle et n'examinons qu'une partie du problème.

Du fait du calendrier tardif de son examen, le texte ne pourra de toute façon être adopté définitivement qu'à l'automne, au mieux, et ne s'appliquera donc pas cet été. C'est d'ailleurs encore faire preuve d'un optimisme excessif, car on déplore aujourd'hui que le décret concernant la pollution de l'ozone, paru au *Journal officiel* du 20 avril dernier, ne soit pas appliqué par les préfets, qui auraient dû mettre en place les capteurs appropriés en temps utile. Les seuils de pollution sont dépassés dans certaines des villes où les mesures ont pu être effectuées, mais on ne voit bien entendu rien des villes où elle n'ont pu l'être.

Les mesures d'information prévues doivent être prises avant le 15 juin. Qu'en sera-t-il ? En tout cas, on ne peut qu'approuver le Mouvement des Verts, qui a annoncé ces derniers jours qu'il se réservait le droit de poursuivre le Gouvernement devant les tribunaux administratifs au-delà du délai réglementaire de quatre mois à partir des sommations.

En résumé, c'est parce que nous avons d'abord besoin d'une discussion large nous permettant d'appréhender le problème de l'énergie dans son ensemble que je m'efforcerai de démontrer que ce débat, aux ambitions restreintes, n'a pas lieu d'être.

En premier lieu, peut-on parler de l'utilisation et de la consommation d'énergie avant même d'avoir évoqué la production d'énergie ? Les enjeux financiers sont considérables. Le déferlement des privatisations et les désordres induits par le libéralisme privilégient le court terme et le pilotage à vue, et négligent la correction des erreurs de stratégie.

On nous propose de réfléchir sur les conséquences de la consommation d'énergie, sans réfléchir au préalable sur ses causes. Si la loi ne parvient pas à affirmer sa souveraineté dans ce domaine si spécifique qu'est l'énergie, c'est bien parce que la consommation de pétrole, de charbon, de gaz, ainsi que la construction de routes – destinée à permettre le développement des véhicules à moteur thermique – sont d'abord un marché qui se soucie comme d'une guigne de l'épuisement des ressources naturelles, de la pollution de l'air et des atteintes à la santé.

Le constat des excès de l'économie dirigée et l'affirmation de l'intérêt général ne sont pas antinomiques. C'est dire la nécessité de la loi et de l'extension des règles démocratiques à tous les domaines, y compris celui de l'énergie.

Ce projet a un mérite : il aborde le problème ; mais il reste limité dans son objet. On ne peut se contenter de vouloir réglementer la vente de l'énergie, il faut que la production relève aussi des choix collectifs.

Je suis, avec mes collègues socialistes, profondément convaincu que cette volonté s'exprimera d'une manière amplifiée dans les prochaines années, qui seront marquées par le retour en force de la volonté publique ; ces principes citoyens doivent guider notre démarche.

Les médias contribuent à la transparence et jouent leur rôle. Mais le Parlement ne joue pas le sien pour l'instant, et on peut le déplorer. Il se doit avant toute chose d'avoir un large débat qui dise tout sur le pétrole, le charbon, le nucléaire, les marées noires, l'effet de serre, la gestion des déchets nucléaires. La démocratie doit, en cette matière, se substituer à une méthode centralisatrice, autoritaire et administrative.

Un grand débat devant la représentation nationale doit remplacer les comportements réglementaires à l'excès ou trop consuméristes.

Nos précédentes tentatives ont donné des résultats décevants parce que nos ambitions étaient modestes. Je ne rappellerai pas dans le détail le débat tronqué de 1991 ou encore – tout le monde s'en souvient – la présentation en 1994 d'un rapport « sponsorisé », hors de l'enceinte de cette assemblée.

Quelles sont les différentes énergies ayant un effet sur l'air qu'on respire en France ? Pouvons-nous limiter notre réflexion aux frontières nationales ?

Si l'on ne peut limiter les problèmes de l'air à ceux de la circulation automobile dans les grandes agglomérations, il est cependant utile de s'en préoccuper. Ce projet a un aspect positif : il prévoit des mesures de surveillance et d'urgence en ce qui concerne la circulation et le carburant. La mise en place d'un réseau de surveillance de l'air, comportant un calendrier, contribuera incontestablement à construire une politique de qualité de l'air. La définition de seuils d'alerte et la faculté donnée aux préfets de prendre des mesures de restriction de la circulation représentent des améliorations indiscutables.

Mais une interrogation continue de planer quant au financement du réseau. On parle d'un prélèvement sur la taxe intérieure sur les produits pétroliers ou d'un redéploiement des budgets de l'industrie et des transports.

Le redéploiement, s'il doit affecter les crédits « maîtrise de l'énergie » du ministère de l'industrie ou les crédits « transports collectifs » du ministère des transports, est une mauvaise solution. Ce sont au contraire ces politiques qui devraient être renforcées. Il faut donc préférer un prélèvement sur la TIPP.

En dernier lieu, ces mesures sont un peu confuses ; nous constatons un télescopage de plans aux intitulés technocratiques, qui contribueront à compliquer encore plus le paysage réglementaire.

La pollution automobile diffuse dans l'atmosphère, concentre dans le temps et dans l'espace du gaz carbonique, du plomb, du chlore, du soufre, d'autres éléments encore. De plus, les consommations domestiques d'origine thermique ont la même incidence. De très rares expériences de limitation de la consommation de pétrole ou de charbon de chauffage ont été réalisées dans les

villes d'art – à Venise par exemple –, afin de prévenir les dépôts de suie et de protéger les monuments, mais leur but principal n'était pas la santé humaine.

Les centrales au fioul ou au charbon sont, les statistiques le montrent, en très net recul dans notre pays, et c'est tant mieux car il s'agit de la production la plus polluante pour la qualité de l'air. Les centrales nucléaires posent, pour leur part, des problèmes de sécurité, en Russie et en Ukraine notamment, ou de gestion des déchets nucléaires dans notre pays. Par contre, elles préservent la qualité de l'air que nous respirons.

Autre considération décisive : l'air n'a pas de frontières. Nous avons à nos portes, en Europe, des pays qui développent massivement les centrales thermiques. Les pollutions de l'air, les pluies acides provoquées par les centrales au lignite, très polluantes, en Rhénanie notamment, ont plus d'incidence sur la santé du citoyen français alsacien ou lorrain que le problème de la circulation automobile le long de la Seine, que nous essayons de régler aujourd'hui.

C'est cependant le développement mondial de la construction de centrales thermiques, bien plus que les problèmes internes à l'Europe, qui sera le fait marquant des vingt prochaines années.

Au cours de cette période, la demande d'énergie dans le monde augmentera de moitié. Une grande partie de cette progression sera observée dans les pays en développement, dont la consommation devrait sans doute doubler d'ici un quart de siècle, selon le dernier rapport périodique de l'administration de l'information du département américain à l'énergie. Selon les mêmes sources, l'augmentation de la consommation résultera principalement de la hausse constante de la demande pétrolière mondiale. L'offre de pétrole sera suffisante pour faire face aux besoins nouveaux et les prix n'augmenteront que modérément.

Bien que le pétrole soit appelé à rester le combustible dominant, la consommation de gaz naturel connaîtra un essor supérieur à celle de ses concurrents et sa part sur le marché énergétique mondial progressera dans les vingt prochaines années.

La consommation d'électricité nucléaire, quant à elle, devrait décliner à l'échelle du monde. C'est la conséquence de l'arrêt des réacteurs les plus anciens dans les pays développés, partiellement compensée par la croissance observée en Asie, dont les programmes nucléaires montent en puissance.

Quant aux énergies renouvelables, leur utilisation devrait croître assez modestement d'ici à 2015 ; cependant, ce développement ne leur assurera qu'un gain minime en termes de part dans le bilan énergétique mondial.

Le prix des combustibles fossiles, en se maintenant, en particulier pour le pétrole, à un niveau assez bas, freinera l'expansion des énergies renouvelables, notamment dans les pays en développement.

Si les politiques actuellement menées ne sont pas modifiées, les émissions de gaz carbonique devraient progresser très fortement dans les vingt prochaines années être de 50 p. 100 supérieures à celles de 1990.

En outre, le rapport américain précité note que, en l'an 2000, les émissions de gaz carbonique des pays en développement seront plus importantes que celles des pays industrialisés ; cette situation s'explique par une très forte utilisation du charbon, particulièrement en Asie.

Ce sont clairement les pays en développement, notamment ceux d'Amérique latine, d'Asie du Sud, mais surtout d'Asie du Sud-Est, qui se tailleront la part du lion dans cette progression. Il faut toutefois relativiser cette observation, assez courante aujourd'hui, car, en 1996, les pays d'Asie ont eu une consommation, en tonnes de carbone par habitant, très inférieure et de loin, à celle des pays riches.

En fait, les plus gros consommateurs de combustibles fossiles, donc les plus gros diffuseurs de CO<sub>2</sub> et les plus importants responsables de l'effet de serre, sont et restent longtemps encore les Etats-Unis.

Quelle part la France peut-elle prendre à un développement moins désordonné, moins sauvage, mieux contrôlé et moins ravageur des centrales thermiques et, surtout, sommes-nous en mesure de réussir ?

Au nom de quoi, par exemple, pourrait-on dissuader la Chine, où la demande d'énergie explose, de consommer son charbon au motif que l'effet de serre menace la planète alors qu'elle détient de gigantesques réserves ? Tout juste pourra-t-on l'inciter à recourir aux technologies les moins polluantes, mais celles-ci sont les plus coûteuses. Le gouvernement chinois a lancé un pressant appel à la coopération étrangère dans le secteur de l'énergie. Cette coopération peut prendre la forme de prêts, de fournitures de technologies et d'équipements, mais aussi d'investissements directs ou encore d'une technique combinant la construction et l'exploitation d'installations sous forme de concessions ou de franchises.

J'en arrive à un autre aspect.

J'ai, avec d'autres, déploré le retour de l'irrationnel, caractéristique d'une idéologie de crise, et le penchant de certains responsables politiques à hurler avec les loups, et à manquer totalement de courage dans les décisions.

Les travaux lucides effectués par le Parlement, surtout au sein de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, ont corrigé cette mauvaise impression.

Bien souvent, un catastrophisme relevant plus du fantasme ou de la recherche du sensationnel que de l'analyse scientifique a alimenté une variante moderne du mythe de l'apocalypse, associant pêle-mêle épuisement des ressources, saturation de l'environnement par la pollution, explosion démographique, péril totalitaire, retour des grandes pandémies médiévales. N'oublions pas, au passage, que la déstabilisation des sociétés est souvent précédée de ces grandes peurs.

Cela dit, il faut faire la part des craintes vérifiées et des appréhensions fondées. Il en va ainsi de l'effet de serre dont, sur la base des constats effectués aujourd'hui, on peut affirmer avec certitude qu'il conduit à des modifications de notre environnement, notamment climatique, dont les conséquences seront désastreuses si aucune réglementation internationale n'intervient dans les années qui viennent.

L'effet de serre est un enjeu décisif pour la santé publique et la préservation de la planète. C'est un problème mondial dont les conséquences auront peut-être pour résultat une tragédie au siècle prochain.

Le comité intergouvernemental sur le changement climatique déclare : « La température du globe s'est élevée d'environ 0,5 degré centigrade au cours du XX<sup>e</sup> siècle. Elle peut s'élever de 1 à 3,5 degrés durant le XXI<sup>e</sup> siècle, et le niveau de la mer augmentera de 20 à 80 centimètres. »

Le gaz carbonique, c'est bien connu, est le principal responsable de l'accroissement de l'effet de serre. Il est dû notamment au fonctionnement des centrales thermiques et des moyens de transport.

Ce qui est moins connu, c'est que les fuites des réseaux de transport de gaz naturel, du méthane en particulier contribuent puissamment à accroître le phénomène. Ces fuites sont estimées à 5 p. 100, ce qui est considérable.

Les gaz à effet de serre – gaz carbonique, méthane, CFC – ne sont certes pas apparus ces dernières années. En rupture avec la civilisation pastorale qui a prévalu jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, l'explosion de la civilisation industrielle, au début de ce siècle, a fait franchir à la planète une étape marquante, avec une accélération des élévations de température au cours des dernières décennies.

La brutalité de ces bouleversements climatiques se traduit dans la vitesse de déplacement des zones de température qui, à l'échelle gigantesque d'évolutions anciennes et lentes, va dépasser la vitesse d'adaptation de certaines espèces végétales et pourrait même entraîner leur disparition.

Autre conséquence : des désordres alimentaires et des exodes de population dus à la désertification sont constatés aujourd'hui, en Afrique et en Amérique du Sud.

Par ailleurs, il est avéré que les circulations de masses d'air sont affectées par le réchauffement et augmentent la fréquence des cyclones, multipliant les destructions. On peut donc craindre que certaines régions parmi les plus peuplées et les plus pauvres de la planète, notamment le delta du Gange et le Bangladesh, ne soient partiellement recouvertes, voire totalement noyées par le relèvement du niveau des mers.

L'effet de serre est une menace qui concerne l'ensemble de la planète terre et implique la responsabilité historique et morale d'une génération, la nôtre, au regard du droit des générations futures.

Les réponses ont été amorcées avec les accords internationaux de Rio et de Berlin, sur lesquels je reviendrai. Mais une volonté politique déterminée doit imposer leur mise en œuvre effective, tant en France que dans la Communauté européenne.

Depuis 1993, le bilan est quasiment nul sur ces points. La France se laisse aller, ne respecte pas les engagements pris et adopte des dispositions on ne peut plus timorées à l'occasion des discussions internationales.

Pour respecter les engagements du sommet de Rio de 1992, 120 pays signataires ainsi que les ONG se sont réunis à Berlin l'an dernier. Le résultat de cette réunion aurait dû être la fixation d'un calendrier de stabilisation des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi de réduction de ces rejets. Or, si le regroupement intergouvernemental confirme les risques d'un réchauffement climatique, les grands utilisateurs de carburants fossiles traînent les pieds. L'Europe, entravée par les réticences allemandes, reviendra peut-être en l'an 2000 à son niveau de 1990 ; les Etats-Unis, eux, ne font aucun effort réel, mais ils donnent des leçons au monde entier.

La France doit peser pour la mise au point du calendrier de réduction des émissions de gaz promise pour 1997. Il est désormais possible de chiffrer les émissions de gaz dans les différents pays, qu'il s'agisse de charbon, de pétrole ou de l'agriculture – je pense notamment à l'élevage intensif, au recours accru à l'épandage d'engrais ou encore au développement des rizières.

La création d'une autorité internationale est un objectif que la France doit soutenir de son autorité, de son prestige. Elle doit le faire d'une manière offensive, qui romprait avec l'attitude molle constatée aujourd'hui.

Comment notre pays doit-il montrer l'exemple ? En concourant, à son niveau, à une stabilisation de la concentration des gaz dans l'atmosphère puis à une réduction de moitié par rapport au niveau atteint en 1990.

La source première d'émissions étant les énergies fossiles, cette réduction changerait en priorité les modalités de transport, et pas seulement dans les concentrations urbaines. En effet, elle aboutirait à limiter le développement abusif du recours au transport par poids lourds à travers un réseau autoroutier qui coûte très cher – de plus en plus cher ! – à la collectivité. Mais je reviendrai sur ce point, comme sur les énergies renouvelables.

Pour ce qui concerne la solution alternative que représente le nucléaire, il est bien entendu urgent que nous répondions aux problèmes posés quant à la gestion des déchets, à la sûreté et à la sécurité des centrales.

En 1992, la France a obtenu gain de cause à Rio : les Etats se sont engagés à stabiliser d'ici à l'an 2000 leurs émissions de CO<sub>2</sub> puis, dans un deuxième temps, à les réduire de moitié.

Les principales mesures pourraient consister, d'abord, à dissuader la consommation d'énergies fossiles. Cette mesure passe par un renchérissement des coûts, notamment par l'intermédiaire d'une taxe sur le CO<sub>2</sub>, dont la France et Jacques Delors s'étaient fait les avocats dès 1991. On pourrait ensuite encourager avec plus de conviction et plus de moyens les économies d'énergie, voire par le recours à des mesures réglementaires dans l'habitat et l'industrie.

On pourrait enfin contrôler la demande de transport, en particulier de transport routier, première cause en France, je le répète, de la croissance des gaz à effet de serre.

Cela sera possible par des mesures adaptées d'aménagement des villes, rapprochant le domicile, le travail et le commerce. Pour l'instant, on nous soumet un texte d'intentions générales, mais il n'est pas envisagé de mesures destinées à respecter l'engagement pris par la France de rester en deçà d'un niveau d'émission de deux tonnes de carbone par habitant d'ici à l'an 2000.

Rien n'est dit quant à la position française dans le cadre du débat communautaire sur les énergies fossiles, qui devrait, normalement, aboutir à la réduction des émissions de gaz carbonique dans la Communauté européenne.

Si l'effet de serre est, comme j'ai essayé de vous le démontrer, l'aspect majeur, loin devant tous les autres, de toute analyse liée à l'énergie, d'autres aspects méritent une réflexion particulière de notre Parlement. Ainsi que je l'ai suggéré en préambule, une réflexion d'ensemble de notre Parlement sur la production et la consommation d'énergie doit précéder toute analyse plus détaillée. Mais réflexion d'ensemble ne signifie pas, je le répète, « loi générale ». Une analyse qui comportera une approche des conditions de production et de consommation d'énergie dans un contexte marchand, qui dira comment la volonté générale, soucieuse de protéger l'homme, et soucieuse d'un environnement qui concilie les impératifs de santé, de développement harmonieux, sur les plans intellectuel et physiologique des individus, peut se concilier avec le développement économique et les échanges.

Somme toute, comment concilier l'économie de marché et la protection de l'environnement ? Comment, dans un contexte capitaliste très rude, le vieux message humaniste peut-il être préservé ? C'est seulement après avoir abordé ces questions essentielles qu'une législation de l'énergie, construite pierre après pierre, loi après loi, s'imposerait dans le programme de travail du Parlement.

En ce qui concerne l'énergie nucléaire, j'ai eu l'honneur d'être, en 1991, le rapporteur de la loi sur la gestion des déchets nucléaires. Cette loi, peu à peu reconnue avec le temps, est, hélas ! bien isolée dans son domaine et elle devrait être complétée par des lois sur l'information des populations, sur la sûreté et la sécurité des centrales, pour ne prendre que quelques exemples dans le domaine de l'énergie électrique. Le travail parlementaire a déjà, de ce point de vue, fourni une provision abondante de rapports. Ceux de notre collègue Claude Birraux donnent une large base législative en ce qui concerne la sûreté et la sécurité des centrales.

Quant aux autres registres où doit s'exprimer l'adaptation aux temps nouveaux de notre législation, je citerai trois exemples : les économies d'énergie et le développement des énergies renouvelables, le véhicule électrique et la complémentarité rail-route associée au ferroutage.

C'est un truisme ressassé depuis des années : notre premier gisement d'énergie est l'économie d'énergie. Cette préoccupation est encore aujourd'hui maintenue la tête hors de l'eau de façon méritoire, avant tout pour l'ADEME, mais aussi par le biais des contrats de plan, par les agences régionales et par d'autres partenaires encore. Toutefois, il faut bien constater que le cœur n'y est plus. Seule la capacité de notre administration à accompagner longtemps une impulsion, dont on ne perçoit plus bien le sens, permet encore aujourd'hui de constater la survivance d'une politique des économies d'énergie et des énergies renouvelables de plus en plus dépourvue de moyens.

Bien que notre indépendance énergétique soit moins menacée, bien que le coût de l'énergie ne soit plus aussi déterminant que par le passé, il est nécessaire de refonder une véritable culture des économies d'énergie qui est apparue au milieu des années 70 et qui s'est étioyée quinze ou vingt ans plus tard, en particulier du fait de la pression des grands producteurs pour vendre encore et toujours plus de pétrole, plus de gaz, plus de charbon et plus d'électricité.

Autre évidence : les énergies renouvelables ne font plus partie des priorités nationales dans le domaine de l'énergie. Certes, la France est le premier producteur européen dans ce secteur, mais le développement de l'hydroélectricité et du bois masque la faiblesse des autres filières telles que l'éolien, le solaire ou la géothermie. Notre pays consacre un budget public de recherche et développement deux fois plus faible que les Pays-Bas et le Royaume-Uni, six fois plus faible que l'Allemagne et le Japon, dix fois plus faible que les États-Unis.

Le contexte énergétique mondial est marqué, depuis 1986, par la baisse des prix de l'énergie, et par les spécificités nationales de la production d'électricité centralisée à bas coûts. Il ne favorise pas le développement des énergies renouvelables. Cependant, plusieurs arguments peuvent être avancés en faveur de leur relance.

Les énergies renouvelables permettent de diversifier la production d'énergie, en ce qui concerne des filières importantes comme le bois ou l'hydraulique. D'autre part, elles ont un effet notable sur l'environnement, même si leur impact peut être aussi négatif. Il concerne,

en effet, l'emprise au sol et l'insertion paysagère – c'est le cas de l'éolien, du solaire et de l'hydroélectricité –, le bruit – c'est encore le cas de l'éolien et de l'hydroélectricité –, l'écologie des sites – c'est le cas de l'hydroélectricité –, la pollution de l'air – c'est le cas de la biomasse. Par rapport aux énergies « classiques », elles ne produisent pratiquement pas de déchets, ne polluent pas l'air, sauf la biomasse, permettent de limiter la construction de lignes électriques, ne présentent pas de risques et ne contribuent pas à l'effet de serre.

Les énergies renouvelables favorisent le développement économique local et ont un effet positif sur l'aménagement du territoire.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** C'est vrai !

**M. Christian Bataille.** Les énergies renouvelables permettent en effet d'exploiter des ressources locales telles que le bois, les cultures énergétiques, le vent. La production d'énergies renouvelables générerait, à quantité d'énergie égale, nettement plus d'emplois que la production d'énergie centralisée.

Des mesures législatives spécifiques s'imposent en matière de bois-énergie, d'énergie éolienne, d'énergie solaire, de micro-hydraulique et de bio-gaz.

Notre pays n'a pas à avoir de complexes en la matière. L'Allemagne parle beaucoup, gesticule beaucoup, communique beaucoup. Mais, pendant ce temps, la France reste le premier producteur européen d'énergies renouvelables grâce, je le répète, à l'hydroélectricité et au bois. Pourtant, nos efforts en matière de recherche – j'insiste sur ce point – sont insuffisants.

Certes, on peut déplorer qu'un discours idéalisé ait fait croire que les énergies renouvelables pouvaient être une réponse adaptée à la consommation de masse. C'est une erreur. Il n'en reste pas moins que leur développement peut constituer une adaptation intelligente, en fonction de la géographie ou même des ajustements très coûteux, et très brefs dans le temps, au moment des grandes pointes de consommation.

Autre sujet de débat parlementaire concernant l'avenir : le véhicule électrique.

Le véhicule électrique fait l'objet d'une opposition qu'on pourrait qualifier de culturelle et, surtout, d'une opposition économique des lobbies pétroliers, mais aussi gaziers. Si des progrès supplémentaires sont sans doute possibles avec le choix d'une production en série, la technique du véhicule électrique est quant à elle connue depuis longtemps. Elle est remarquablement adaptée à la circulation urbaine, aux petits transports de personnes ou aux petits véhicules utilitaires.

L'expérience courageuse et obstinée, conduite depuis des années par la municipalité de La Rochelle, a démontré la faisabilité du véhicule électrique, jusqu'à une charge utile raisonnable.

Cette formule d'avenir est ignorée par le texte gouvernemental. On peut même dire aujourd'hui que l'avenir du véhicule électrique court un certain danger.

Des mesures réellement incitatives continuent de se faire attendre malgré les déclarations de M. Pons, qui, le 3 avril, lors d'un colloque qui se tenait au CNIT, à la Défense, nous disait : « Je suis persuadé que le développement des véhicules électriques et de toutes les formes de motorisation propres nous permettra à brève échéance d'accomplir de nouveaux progrès... C'est l'une des voies du développement durable et je me réjouis qu'elle soit encouragée par le projet de loi sur l'air. »

On se frotte les yeux et on cherche vainement les mesures ainsi claironnées solennellement ! Le prix, encore trop élevé, de la location des batteries électriques était une bonne occasion pour justifier un effort particulier de l'Etat.

De plus, le véhicule électrique est un enjeu industriel intéressant. La France possède une avance sur ses voisins et les constructeurs sont prêts, à condition que la législation et la fiscalité donnent le signal du départ.

J'ai évoqué tout à l'heure les risques de l'effet de serre. Le véhicule électrique ne génère pour sa part que peu d'effet de serre, à la mesure du type d'électricité fourni.

Pour achever de répondre aux contrevérités qui sont répandues depuis des années et qui relèvent des techniques de propagande, il me faut relever que le véhicule électrique consommerait moins de 1 p. 100 de la production européenne d'électricité, et donc n'impliquerait pas d'augmentation de production, comme on veut nous le faire accroire. En ces temps de nuisances sonores, on a même présenté le silence de ce véhicule comme un danger alors qu'une adaptation des comportements de conduite serait nécessaire et sans doute suffisante.

En plus de l'exemple de La Rochelle, d'autres collaborations existent d'ores et déjà : entre nos deux grands producteurs d'automobiles, PSA et Renault, l'Etat et Electricité de France et vingt-deux agglomérations pilotes.

J'en viens à la complémentarité du rail et de la route, au ferroutage, aux autoroutes ferroviaires, au recours aux conteneurs, qui font eux aussi l'objet de contrariétés quasi culturelles.

Il faut rappeler qu'à travers ces modalités combinées, c'est le rail, donc l'électricité, donc l'absence d'effet de serre, qui s'imposeraient.

Aujourd'hui, la collectivité consacre beaucoup trop au budget routier et au trafic routier, mais beaucoup trop peu aux transports collectifs, notamment au rail. La plus forte croissance de la consommation d'énergie vient des transports qui représenteront en 2010 les trois quarts de nos importations de pétrole. Et je ne parle pas des conséquences que cela entraîne sur notre balance des paiements.

Le transport routier continue de se développer à un rythme beaucoup trop rapide. La seule réponse possible est le développement des transports par voie ferrée, qui représentent une efficacité énergétique beaucoup plus élevée et qui, par le recours à l'électricité, n'entraînent que de faibles rejets de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère.

Si on laisse se développer les tendances actuelles en matière de fret, c'est l'homme et son environnement qui courent des risques majeurs. Le transport ferroviaire combiné au transport routier a été expérimenté avec efficacité en Suisse et en Autriche avec la construction de nouvelles lignes spécifiques pour les longs déplacements de poids lourds. Il offre par ailleurs une garantie supplémentaire en ce qui concerne la limitation des accidents de circulation et le transport de matières dangereuses – chacun de ces points mériterait d'ailleurs de longs développements.

On ne peut que s'étonner de voir notre pays hésiter encore et conserver un système qui fait payer une grosse part des infrastructures routières par la collectivité publique, qui déséquilibre la concurrence et qui n'est ainsi même pas conforme au principe du libéralisme.

Au regard de la spécialisation et des limites de la loi aujourd'hui proposée, c'est d'une vision plus large assurant la complémentarité entre les modes de transport et

les infrastructures, la limitation de la consommation de carburant ainsi que la préservation de l'environnement et de la santé humaine, que nous avons aujourd'hui besoin. Là comme en d'autres domaines, une démarche horizontale interministérielle et d'une totale ouverture est nécessaire.

J'arrêterai là, madame le ministre, les exemples les plus évidents de législations précises. Ces points sont les plus importants, mais d'autres textes eux aussi fondamentaux pourraient venir s'y ajouter. Je le répète, ces législations spécifiques devraient intervenir *a posteriori* par rapport à la définition d'ensemble d'une politique, car c'est d'une vision globale qui soit à la fois économique et environnementale que nous avons besoin. Hélas ! Tout cela marquerait la nécessité d'affirmer haut et fort l'intérêt général face aux conséquences impitoyables de l'ultra-libéralisme. A l'évidence, c'est une ambition que ce gouvernement ne souhaite pas – c'est une litote – avoir.

Mes chers collègues, j'espère vous avoir démontré que c'est de la production d'énergie que nous devons en premier lieu débattre, et que nous avons encore le temps de mobiliser, à travers le Parlement, la collectivité nationale tout entière, mais aussi l'appareil d'Etat et le Gouvernement, sur l'effet de serre, un des problèmes majeurs de notre temps.

Outre une action nationale, une action internationale s'impose à l'échelle européenne et surtout à l'égard des pays du sud et du sud-est de l'Asie dont la volonté de développement est légitime mais chez lesquels une vision de court terme, fondée sur la consommation immodérée des combustibles fossiles, conduirait à un désastre planétaire.

Notre histoire l'a démontré, le Parlement peut être le lieu d'expression d'un sursaut pour redéfinir les priorités. Pour que notre Assemblée fasse une réponse à la hauteur de l'enjeu, je ne doute pas que vous voterez la question préalable. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.** Monsieur le député, je vous ai écouté avec beaucoup d'attention et d'intérêt.

Bien des propos que vous avez tenus, concernant notamment le fait que nous devons nous préoccuper de l'effet de serre, je les ai exprimés ce matin, car ces préoccupations sont également les miennes. Je crois néanmoins que en dépit de la sévérité de certains de vos jugements, le texte qui vous est soumis apporte des réponses.

La consommation d'énergie ? M. le rapporteur le disait ce matin, un des grands apports de cette loi sera précisément d'introduire de nombreuses modifications dans la loi de 1948. Je n'entrerai pas maintenant dans les détails, car l'examen des articles nous fournira l'occasion de voir ce dont il s'agit. Je me borne à vous renvoyer à l'article 19 qui, vous pourrez le constater, comporte des dispositions nouvelles pour réduire la consommation d'énergie.

Les véhicules électriques ? Le texte comporte de nombreuses dispositions fiscales en leur faveur. Je ne crois pas que l'on puisse dire, comme vous l'avez fait, qu'il n'y a pas d'avancées en ce domaine, ce n'est pas exact.

Vous avez parlé également de transparence et de démocratie. Je partage tout à fait votre point de vue, et il me semble précisément que la politique que nous poursuivons depuis un an va exactement dans ce sens, y compris dans un domaine dont vous avez parlé et que vous

connaissez particulièrement bien, celui des déchets radioactifs. Le Gouvernement s'inspire des travaux de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques ainsi que de ceux que vous aviez faits vous-même, – j'y inclus votre dernier rapport –, et une procédure d'enquête va s'ouvrir sur différents sites.

De même, le Gouvernement s'est engagé à modifier le système des commissions locales d'information, de manière à élargir l'information et à accroître la transparence. La politique poursuivie s'inscrit donc parfaitement dans la ligne de ce que vous avez dit.

Les sujets que vous avez abordés sont d'ampleur planétaire. Malheureusement, nous ne pouvons pas tous les traiter. Nous devons travailler dans notre pays. Cela, bien évidemment, n'exclut pas une action forte de la France en ce qui concerne l'effet de serre et la réduction des consommations d'énergie – car, contrairement à ce que vous avez dit, cette action n'est pas timorée.

Lors du dernier conseil des ministres de l'environnement des Communautés européennes, j'ai pris une position ferme sur la réduction de consommation des véhicules. La France propose un plafond de 120 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre et par véhicule alors que l'Allemagne a, sur ce point, une position beaucoup plus souple. Je ne peux pas laisser dire que nous n'avons pas une attitude déterminée sur les problèmes d'effet de serre et de protection de la couche d'ozone, essentiels.

Cette loi qui vise largement les villes n'en possède pas moins des dispositions qui concernent tout le territoire. Les plans régionaux de la qualité de l'air, les plans de protection de l'atmosphère devront aussi s'appliquer non seulement dans les grandes agglomérations, mais également dans les zones où des seuils de pollution seront dépassés. Elle ne se limite pas aux grandes agglomérations.

Je ne crois pas non plus que l'on puisse dire qu'elle a complètement omis les questions autres que celles du transport urbain, car cela ne correspondrait pas au texte.

La question, très importante, du transport routier, que vous avez abordée, n'est pas, c'est vrai, traitée par ce projet de loi.

Mais lorsque l'on voit le parcours d'obstacles que ce texte a dû emprunter jusqu'à présent, ne pas avoir cherché à traiter également cette question apparaît comme une bonne précaution !

Au reste, monsieur le député, vous avez eu ici même un débat intéressant sur ce sujet, hier, et, si je suis bien renseignée, Mme Idrac, secrétaire d'Etat aux transports, a fourni un certain nombre d'indications sur le ferroutage.

**M. Patrick Trémège.** Tout à fait !

**Mme le ministre de l'environnement.** Mme Idrac a notamment indiqué qu'une somme de 350 millions de francs, qui ne sont pas dans la loi sur l'air, mais qui existeront quand même.

**M. Christian Bataille.** C'est dérisoire !

**Mme le ministre de l'environnement.** Comment ? 350 millions de francs, dérisoire ? Mais qu'a-t-on fait jusqu'à maintenant ?

**M. Marc Laffineur.** Exactement !

**Mme le ministre de l'environnement.** Qui a dégagé une telle somme ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Cela ne vous paraît pas suffisant alors qu'avant, c'était zéro ! (*Protestation sur les bancs du groupe socialiste.*)

C'est tout de même mieux, non ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Mais je ne souhaite pas entrer dans une polémique.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Non !...

**Mme le ministre de l'environnement.** Je veux simplement vous faire observer que nous devons avoir un débat sérieux sur le sujet,...

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Certes !

**Mme le ministre de l'environnement.** ... et que lorsque vous prétendez que rien n'est prévu en faveur du ferroutage, c'est inexact. Une politique se met en place.

**M. Jean-Pierre Brard.** Un rail sur deux, pour l'instant ! (*Sourires.*)

**Mme le ministre de l'environnement.** Une telle politique est indispensable, je suis d'accord avec vous.

Et, c'est une nouvelle politique qui se lance,...

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Non !

**Mme le ministre de l'environnement.** ... ce qui est important, car il n'y avait rien jusqu'à présent.

**M. Christian Bataille.** C'est le prix de dix kilomètres de voie rapide !

**Mme le ministre de l'environnement.** Si je suis bien informée, le ferroutage concerne 18 p. 100 du trafic de la SNCF dont Mme Idrac a dit hier qu'elle considérait son développement comme sa priorité. Elle m'a demandé de le rappeler.

**M. Jean-Pierre Brard.** Ça ne coûte rien, les discours !

**Mme le ministre de l'environnement.** Non, ce n'est pas simplement de l'ordre du discours, monsieur le député, c'est ce qui figure exactement dans ce qui vous sera proposé !

**M. Jean-Pierre Brard.** Où sont les sous ?

**Mme le ministre de l'environnement.** Les 350 millions de francs sur le ferroutage ne seront pas inscrits dans la loi sur l'air, c'est vrai, et ils n'ont pas à y être, mais on ne peut pas dire que le Gouvernement ne se préoccupe pas de la question.

La recherche est insuffisante dans un certain nombre de domaines, notamment celui des véhicules propres, avez-vous dit. Là aussi, je suis d'accord avec vous. Le programme de recherche et de développement pour l'innovation dans les transports terrestres, le PREDIT, qui a été lancé pour la période 1996-2000, est doté d'un peu plus de sept milliards de francs. La majeure partie de cette somme sera consacrée, contrairement au PREDIT précédent, au transport public. Le transport privé, quant à lui, se verra allouer environ trois milliards, dont l'essentiel financera la recherche sur les véhicules propres. Il s'agit là de ressources qui ne figurent pas dans le projet de loi sur l'air, c'est vrai. Mais c'est tout de même de l'argent qui va être dépensé en faveur de la prévention de la pollution. Il y a bien cohérence. Si la loi sur l'air n'aborde pas tous les sujets, cela ne veut pas dire que ceux-ci ne font pas l'objet d'une affectation des crédits qui sont nécessaires.

Cela étant, nous sommes dans une période de conjoncture budgétaire extrêmement difficile, de crise économique et nous devons donc, parce que nous sommes res-

ponsables, aborder les questions en considérant leurs effets économiques. C'est le cas du ministre de l'environnement comme des autres ministres. Même si ma préoccupation, c'est l'environnement, il s'agit aussi de la vie et du travail des Français.

**M. Pierre Albertini.** Très bien !

**Mme le ministre de l'environnement.** Par ailleurs, monsieur le député, il n'est pas réaliste de vouloir réduire de 50 p. 100 en trois ans le dioxyde de carbone. Vous savez comme moi que, du fait du recours massif à l'énergie nucléaire, la France produit moins de CO<sub>2</sub> que d'autres pays de la Communauté économique européenne. Ce n'est pas, bien sûr, une raison pour ne pas faire des efforts. Ne me faites pas dire ce que je n'ai point dit !

**M. Jean-Pierre Brard.** Et les déchets, vous en parlerez un autre jour ?...

**Mme le ministre de l'environnement.** Ce n'est pas l'objet de notre débat. Mais je suis prête à m'expliquer sur tout sujet que vous voudrez.

Diviser par deux l'émission de dioxyde de carbone ne me paraît pas possible, disais-je. Vous arrêteriez l'activité de la moitié des entreprises françaises. La loi va nous donner de nombreux instruments pour réduire la consommation d'énergie. Comme vous, je considère que, collectivement, nous n'avons pas fait assez en la matière. Le projet de loi contient à cet égard de nombreux moyens nouveaux.

Par conséquent, je crois répondre, si ce n'est totalement – je n'ai pas cette prétention – du moins largement, aux préoccupations que vous avez exprimées, monsieur le député. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** M. Christian Bataille soutient par sa question préalable qu'il n'y a pas lieu de délibérer.

Je souscris en partie à son intervention. Il a raison de dire qu'il faut, dans notre pays, délibérer sur l'énergie en général, sur le mode de production d'énergie en particulier, et que l'on ne peut pas s'épargner un débat national sur ce point. Faut-il produire l'énergie avec du charbon, du pétrole, du nucléaire, des énergies renouvelables ? C'est un vrai débat amorcé à un moment donné dans tout le pays avec des réunions régionales « Energie-environnement » qui avaient été fort intéressantes, fort riches et le débat s'était terminé par le débat national en présence du Premier ministre,...

**M. Jean-Pierre Brard.** De l'époque !

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** ... lequel nous avait annoncé un débat au Parlement. Et, comme l'a dit, ce matin, le président de la commission de la production et des échanges, nous sommes, madame le ministre, un très grand nombre, sur tous les bancs, à souhaiter ce grand débat national concernant toutes les régions de France et tous les sujets ayant un rapport avec l'énergie, l'environnement, l'économie et l'indépendance nationale. Ce débat, on nous l'avait d'ailleurs promis.

Monsieur Bataille, en ce qui concerne la discussion débat que nous aurons sur les modes de production d'énergie, je me retrouve à 100 p. 100 dans le plaidoyer chaleureux que vous avez fait avec réalisme en faveur des énergies renouvelables.

Faut-il pour autant, en déduire qu'il ne faut pas délibérer sur ce texte-ci ? Ce n'est pas parce que nous n'avons pas encore débattu de la production d'énergie qu'il ne faut pas s'interroger aujourd'hui sur la consommation d'énergie et la maîtrise de cette consommation,...

**M. Patrick Trémège.** Très bien !

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** ... tant il est vrai que la première énergie dont on peut disposer, c'est celle que l'on économise ! Ce qui me frappe, dans ce texte, c'est que nous allons disposer, avec les articles 19 et suivants, d'un instrument législatif de maîtrise de l'énergie que nous n'avons pas jusqu'à présent. En effet la loi de 1948 sur l'utilisation rationnelle de l'énergie ne portait que sur un certain nombre de centrales thermiques et d'appareils thermiques. C'était une loi de circonstance, tout comme la loi de 1974 sur les économies d'énergie, liée au choc pétrolier, et qui n'autorise des mesures réglementaires d'économie d'énergie qu'en situation de crise et de pénurie caractérisée.

Avec ce texte, nous pouvons maîtriser sereinement la consommation d'énergie. Il y a urgence à en délibérer et à l'adopter.

Il y a urgence à délibérer sur la partie du texte concernant la pollution de l'air.

Il y a urgence à couvrir tout le territoire d'un réseau de surveillance de pollution. Il y a urgence à mettre en place les plans de protection de l'atmosphère qui se substitueront aux zones de protection spéciale qui ne concernent que cinq agglomérations. Il y a urgence à rendre obligatoires les plans de déplacement urbain qui assureront la promotion des transports collectifs dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, selon le texte, seuil dont la commission souhaite qu'il soit abaissé à 100 000.

Bref, il y a urgence à ce que nous disposions d'un vrai texte sur la maîtrise de la consommation d'énergie et de la pollution de l'air.

La commission souhaite donc, mes chers collègues, que vous repoussiez la question préalable. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**Mme le président.** Je mets aux voix la question préalable.

(*La question préalable n'est pas adoptée.*)

### Discussion générale

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Madame le ministre, mes chers collègues, l'été dernier, les pics de pollution ont créé l'événement, à Paris et dans d'autres grandes villes européennes. Les images des Japonais circulant avec un masque dans leurs mégapoles ont frappé notre imagination. Masques, hygiaphones, écrans protecteurs envahissent notre environnement, car nous en sommes arrivés à craindre jusqu'aux éléments fondamentaux dans lesquels nous vivons !

L'effet de serre, les chlorofluorocarbures, avec la destruction de la couche d'ozone, les effets de pollution internationale, avec Tchernobyl : tout le monde en convient, il faut légiférer sur la pollution de l'air.

**M. Charles Fèvre.** Ce n'est pas ce que disait M. Bataille !

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Mais il serait souhaitable de légiférer non pas de manière morcelée, en oubliant le rôle des pollutions due aux automobiles et autres moyens de transports de surface dans la qualité de l'air, qui ne font l'objet dans le texte que de la portion congrue.

La qualité de l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie méritaient mieux que ce projet minimal !

De plus, sur un certain nombre de points, ce texte sera peut-être juridiquement inefficace. Nous y reviendrons.

L'article 1<sup>er</sup>, ce fameux article dont on a beaucoup parlé ce matin, affirme que « chacun a le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ». C'est que ce droit est aussi essentiel que le droit au logement ou qu'un certain nombre d'autres droits, car l'évolution de notre société, l'explosion démographique, dans un monde qui compte maintenant plus de cinq milliards d'individus, multiplie les pollutions. On l'a vu par le gaz carbonique ou d'autres polluants.

Malheureusement, madame le ministre, contrairement à ce que vous avez annoncé, vous choisissez des dispositifs beaucoup plus incitatifs que contraignants. L'opposition le dit mais aussi, même s'ils l'expriment avec beaucoup de tact..., nombre de collègues de la majorité, le président de la commission, ainsi que le rapporteur, Jean-François Mattei.

D'ailleurs vous-même, ce matin, n'avez-vous présenté votre texte comme à la fois incitatif et contraignant ?

En réalité, vous avez choisi l'incitatif car vous n'avez pas les moyens de contraindre – hélas ! En cédant à de nombreux lobbies nationaux, mais sans doute aussi aux injonctions du ministre de l'industrie, vous ne pourrez malheureusement pas faire reculer la pollution.

C'est tellement vrai que le sénateur Richet, conscient du décalage entre le texte et la réalité, s'est battu pour supprimer cet article 1<sup>er</sup>, ce qu'il ne faut pas faire, car il convient au contraire de lui donner un contenu qui substitue à l'effet d'affiche une obligation de résultats.

Je voudrais commencer par le positif, puisque nous étions d'accord avec diverses dispositions qui se retrouvent dans ce texte. Nous ne l'avons pas fait lorsque nous étions au pouvoir ? C'est que les situations changent, et que les mentalités évoluent. Il est donc de la dignité du Parlement de faire évoluer les choses.

La mobilisation contre la pollution de l'air est justifiée, la pollution atmosphérique, particulièrement celle qui est due à la circulation de l'automobile, menace d'abord les sujets les plus vulnérables, les enfants, les personnes âgées, les malades, comme l'indique le rapport.

Ce texte comporte donc des avancées dans la lutte contre la détérioration de la qualité de l'air, notamment dans les grandes villes : surveillance de la pollution avec responsabilité de l'Etat, droit du public à l'information, plans régionaux pour la qualité de l'air, et la protection de l'atmosphère, plans de déplacements urbains.

Toutefois, il ne s'agit que de dispositions incitatives. Ainsi, tous les plans de déplacements ne sont pas obligatoires. Il n'y a pas non plus obligation de résultat. Les relevés de pollution n'obligeront pas, par exemple, à modifier le schéma d'aménagement du territoire de la région parisienne. Il n'en reste pas moins que ces points constituent des avancées.

En effet, la pollution, même s'il ne faut pas sombrer dans le catastrophisme, est responsable d'un certain nombre de problèmes de santé. Il est ainsi clairement indiqué dans le rapport que les hospitalisations pour causes cardiaques varient avec l'augmentation du mono-

xyde de carbone, que les particules fines développent l'asthme et entraînent la saturation des mécanismes de défense, et que l'augmentation de l'ozone déclenche certaines manifestations inflammatoires. Si des progrès ont été accomplis sur le plomb et le monoxyde de carbone dans le domaine industriel, nous avons assisté à une aggravation dans le domaine de l'automobile.

Sur tous ces points incitatifs, nous sommes en tout cas d'accord, madame le ministre. Finalement, seules les bactéries anaérobies peuvent se plaindre de ce projet sur la qualité de l'air! (*Sourires.*)

Le revers, c'est la faiblesse des solutions proposées, ce manque d'audace qui ne vous permet pas d'être à la hauteur des enjeux. Certes, vous l'avez dit ce matin, l'opinion est favorable à 90 p. 100 à ce projet. Comment ne le serait-elle pas, puisqu'on lui dit que l'on va améliorer la qualité de l'air et supprimer la pollution à Paris? Mais demain, quand elle s'apercevra que vos mesures n'auront pas fait baisser la pollution, elle se retournera et nous recherchera d'avoir voté des textes qui n'étaient pas à la hauteur de vos ambitions.

C'est d'ailleurs ce qu'a dit le Conseil d'Etat. A ce propos, puisque vous nous avez communiqué son texte, permettez-moi d'en parler un peu et d'en faire un exemple.

Le Conseil d'Etat a voulu supprimer des points importants pour les députés, au motif qu'ils n'étaient pas suffisamment normatifs. Il s'est du reste montré très dur vis-à-vis du Gouvernement: ce ne sont que des déclarations d'intentions, estime-t-il.

Pour ma part, je suis un peu choqué. C'est là un peu le revers de la transparence dont vous avez fait preuve – moyennant quelques pressions – en nous donnant ce texte; mais il est du rôle des parlementaires de le dire.

Pourquoi suis-je choqué? Parce que le Conseil d'Etat devrait se limiter à conseiller l'Etat, à parler de constitutionnalité, de distinction entre législatif et réglementaire – ce qu'il a fait pour plusieurs articles et paragraphes. Mais là, nous avons l'impression d'une dérive: certains «cerveaux musclés» du Conseil d'Etat, ceux que, dans nos circonscriptions, nous appelons les technocrates, n'ont pas toujours compris les modifications législatives que souhaitent les gens.

**M. Jean-Pierre Brard.** Ils ne vivent pas avec eux!

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Eh oui, ils ne vivent pas avec le peuple...

Je ne citerai qu'une phrase: «La notion de patrimoine commun de l'humanité, dont la portée n'est pas non plus déterminée avec précision en droit international...». Mais, et je me tourne vers Jean-François Mattei, qu'avons-nous donc fait dans la loi sur la bioéthique? Cela signifie que le Conseil d'Etat dit l'inverse de ce que nous avons dit au Parlement lors de la loi sur la bioéthique, que le Conseil d'Etat préconise l'inverse de ce que nous avons fait avec le président Mitterrand à Rio de Janeiro à propos de la biodiversité, que le Conseil d'Etat se permet de qualifier de «notions floues» le patrimoine commun de l'humanité! Comment nos gènes, comment la biodiversité ne feraient-ils pas partie du patrimoine commun de l'humanité? Comment admettre de tels jugements de la part de gens censés représenter, censés conseiller l'Etat!

Madame le ministre, en acceptant de nous donner cet avis ce matin, même si cela fut un peu difficile, presque au forceps, vous m'avez permis de dire cela à la tribune de l'Assemblée nationale, et cela restera pour moi un des moments forts de ma vie de parlementaire. Il n'est pas

normal de lire de tels jugements qui vont à l'encontre de ce que plusieurs fois nous avons décidé dans cet hémicycle – et je note que Jean-François Mattei acquiesce.

En fait, ce texte ne répond pas suffisamment aux préoccupations de santé publique et certains lobbies souhaitent le vider de toute substance et de tout symbole. En fait, il n'y a pas assez d'engagements financiers, pas de mesures fiscales, notamment sur le gazole, pas d'obligation de modifier les schémas directeurs des régions, même en cas de problème. Rien n'empêchera le schéma d'aménagement de l'Île-de-France de prévoir le doublement ou le triplement de la circulation. Et tout cela, madame de ministre, parce que l'Etat est responsable de la surveillance de l'air mais n'a pas obligation de résultat au niveau de la qualité et au niveau de la prévention.

C'est la logique de l'article 1<sup>er</sup> sur lequel j'avais déposé un amendement qui prévoyait que l'Etat non pas assure la surveillance mais est responsable de la qualité de l'air et de la prévention de la pollution. En effet, si vous dites à des gens simples que chacun a le droit de respirer un air pur et que l'Etat est responsable de la surveillance, le jour où l'air ne sera pas pur, ils vous reprocheront de ne pas avoir été au bout de votre logique. Pourtant, en commission, on m'a opposé l'article 40.

Christian Bataille a fort justement opposé la question préalable à ce texte émiétté. Et, en plus, on nous empêche de discuter des procédures financières! Dans l'une de ses observations, le Conseil d'Etat avait lui aussi noté que l'on n'avait le droit de parler de procédures financières que dans la loi de finances. Ainsi, nous n'aurions pas le droit de dire que l'Etat est responsable de la qualité de l'air et de la prévention de la pollution. Il y aura un hiatus avec l'article 1<sup>er</sup>, que je voterai des deux doigts.

Madame le ministre, des amendements sont nécessaires. Il faut améliorer ce texte et c'est ce qui déterminera notre vote.

Nous voulons qu'il soit possible de réviser les plans lorsque les objectifs ne seront pas atteints et que des modifications cohérentes avec les schémas régionaux soient imposées. Le public doit être informé.

Les plans régionaux pour la qualité de l'air – article 6 – doivent être rendus obligatoires y compris dans les zones riveraines des grands axes de circulation et pas seulement dans les endroits où il y a de la pollution, par exemple dans le couloir rhodanien, dans les vallées alpines.

Le dispositif de surveillance, et c'est un point de désaccord avec le rapporteur, doit être mis en place rapidement. Vous êtes favorable à un décalage d'un an entre les villes de 250 000 habitants et celles de 100 000 habitants. Mais, madame le ministre, l'agglomération de Chambéry, avec 100 000 habitants, est aussi polluée que celle de Grenoble.

Les plans de déplacements urbains doivent être rendus obligatoires pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. C'est un dispositif à notre sens essentiel de la loi. L'Etat devrait aider financièrement et prioritairement les collectivités territoriales qui s'engageront à améliorer les réseaux de transports publics en favorisant les modes de transport moins polluants.

Vous avez fait allusion au débat que nous avons eu hier sur la SNCF. Mais c'était, si j'ose dire, un débat en l'air puisque aucune décision n'a été prise, hors les 350 millions que vous avez mentionnés. Comment peut-on dissocier une loi sur la pollution et la maîtrise de l'énergie d'une loi sur les transports alors qu'on sait parfaitement que la circulation automobile contribue à aug-

menter le niveau de la pollution ? On ne peut pas éviter une réorientation de la politique des transports dans notre pays. Une loi sur la qualité de l'air ne suffit pas à diminuer la pollution. Dans les années 1970, l'Etat avait créé le versement transport, on doit aujourd'hui reprendre l'initiative.

Vous avez dit à Cabourg, au sommet du G 7, que la pollution de l'air coûte au moins 50 milliards dans notre pays. Si vous n'êtes pas capables, en conseil des ministres, d'imposer 200 millions quand ça coûte 50 milliards, cela veut dire qu'effectivement vous ne pesez pas !

Madame le ministre, je me suis livré à un petit calcul. M. Balladur, et M. Juppé, ont augmenté d'à peu près un franc la fiscalité sur le gazole ; si 20 centimes revenaient à votre ministère, vous disposeriez de 10 milliards de francs, soit bien plus que ce que vous demandez, pour lutter contre la pollution.

Cela aurait été normal compte tenu du rapport entre santé et environnement. Malheureusement, et c'est là mon rôle d'opposant, je suis obligé de souligner que cela n'a pas été fait.

Alors, même si, là encore, on nous objecte qu'on ne peut pas parler de problèmes financiers, ce qui est une aberration lorsqu'on débat d'un texte comme celui-ci, nous proposerons d'affecter une part de la TIPP non seulement à la prévention de la pollution – et sur ce point le rapporteur est d'accord avec moi –, mais également aux transports propres, à la voiture électrique, aux transports en commun, au financement de la surveillance de la qualité de l'air.

Il faudra aussi harmoniser les vignettes des véhicules gazole et essence. C'est une revendication d'un certain nombre d'élus sur tous ces bancs. Il faudra donner la possibilité aux départements de baisser, s'ils le souhaitent, les vignettes des véhicules propres. Cette disposition qui figurait dans votre avant-projet a été supprimée. Il faudrait encore favoriser l'utilisation du GPL.

De toutes les mesures que vous aviez proposées, que reste-t-il ? Croyez-vous que l'on pourra se satisfaire d'une simple fiscalité incitative ? Croyez-vous que les vignettes détaxées pour les véhicules propres toucheront seulement les flottes captives dans l'état actuel de ce projet ? Il faut aller plus loin. Il faut donner plus d'ambition à ce texte. C'est ce que nous allons nous efforcer de faire, madame le ministre.

Enfin, je voudrais aborder deux points.

**Mme le président.** Brièvement, mon cher collègue !

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Oui, madame le président.

A propos de l'éco-taxe, il est évident qu'on ne doit pas accepter ce que préconise Bruxelles, à savoir qu'elle porte pour moitié sur les carburants fossiles et pour moitié sur les autres formes d'énergie. Si les carburants fossiles sont responsables de l'effet de serre et de certains inconvénients, ils doivent supporter cette taxe à 100 p. 100, même si cela doit favoriser l'énergie nucléaire ; mais on ne peut pas se satisfaire de cette cote mal taillée.

Enfin, nous avons déposé un amendement essentiel, à notre sens. Il nous permettra de vérifier quelle est votre position sur le problème du transport. C'est un peu l'équivalent de l'amendement que M. François a déposé au Sénat. Il tend à rétablir en cinq ans et de manière significative l'équilibre du transport entre le rail et la route. C'est indispensable si l'on veut éviter la pollution et alors que, en chiffre d'affaires, le transport de fret représente moins de 4 p. 100 pour le chemin de fer contre 95 p. 100 à la route.

Par ailleurs, comme en France personne ne conteste le financement des autoroutes, un autre amendement prévoit de consacrer chaque année la même somme aux autoroutes ferroviaires.

Voilà deux amendements qui permettront de vérifier votre volonté de lutter réellement contre la pollution de l'air.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Ce n'est vraiment pas réaliste ! Votre conclusion est décevante !

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Enfin, et à l'inverse de ce que pense le rapporteur, il est également essentiel pour nous de fixer le taux d'oxygénation, ce que les Américains ont fait avec le *clean air act* en 1990. Eux ne restaient pas sur des considérations vagues : ils s'imposaient une obligation de résultat.

**Mme le président.** Je vous prie de bien vouloir conclure, monsieur Le Déaut.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Je conclus, madame le président.

De toute évidence, ce projet de loi est plus un colmatage que la remise à plat des pratiques urbaines, initialement annoncée. D'ailleurs, le rapporteur a réécrit de nombreux articles.

En conclusion, je vous demanderai, madame le ministre, de faire preuve d'encore plus d'ambition, car si vous avez été brimée par certains de vos collègues ou bridée par des lobbies, c'est au Parlement qu'il revient de discuter de cette question importante de la pollution. Dans cette attente, nous réservons notre vote. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Jean Tiberi.

**M. Jean Tiberi.** Madame le président, madame le ministre, mes chers collègues, en prenant la parole au nom du groupe du Rassemblement pour la République, je voudrais tout d'abord saluer le caractère à la fois novateur et fondateur de ce projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Il y a plus de trente ans que les problèmes de pollution atmosphérique n'avaient pas été abordés devant notre assemblée avec une clarté et une volonté aussi fortes. Cette loi fait partie à mes yeux des grandes lois de réforme qui marqueront le début du septennat de Jacques Chirac : c'est une loi courageuse et ambitieuse.

Le projet s'appuie sur deux idées fondamentales : la pollution atmosphérique est une réalité, hélas ! dans toutes nos villes, et, dans chaque ville il faut la connaître, l'identifier, et la combattre ; lutter contre la pollution atmosphérique en milieu urbain doit nous conduire à concevoir une nouvelle organisation de la ville, et des déplacements.

Nombreux sont les maires et les élus locaux parmi nous qui connaissent bien la réalité à laquelle nos villes sont confrontées, et c'est aussi comme maire de Paris que je peux en parler. Avec le texte qui nous est présenté, nous nous donnons l'obligation de repenser autrement nos agglomérations, d'engager une redistribution de l'espace urbain.

Il ne s'agit pas de partir dans un combat brutal et sans nuance contre la voiture, mais de donner toute la place qui leur revient aux piétons, aux cyclistes, aux habitants. Les esprits sont mûrs pour engager cette redistribution de l'espace en faveur de l'homme.

Cette loi – je le crois aussi – est une loi profondément humaniste, car elle est d'abord dictée par une prise de conscience des responsabilités que nous avons face aux générations qui nous suivent et à la jeunesse de notre pays.

Cette loi est aussi profondément humaniste, parce que c'est une loi de proximité, c'est une loi dont chaque Français pourra directement bénéficier, parce qu'il profitera de l'amélioration de la qualité de l'air. Elle répond donc bien au souhait de notre mouvement de soutenir une politique qui réponde au plus près aux préoccupations quotidiennes des Françaises et des Français.

Avant d'entrer dans le détail des mesures envisagées, je veux rendre hommage à la volonté du Premier ministre, M. Alain Juppé, qui a tenu à ce que cette loi nous fût présentée dans les meilleurs délais, ainsi qu'à la détermination et à la compétence de Mme le ministre de l'environnement, Mme Corinne Lepage, qui, depuis plusieurs mois – je peux en porter témoignage – a mené un exceptionnel travail de préparation et de concertation, dont je tiens à souligner et à saluer la très grande qualité.

Mes chers collègues, il n'est pas de grande loi qui ne soit fondée sur une grande ambition. C'est donc de cette ambition affirmée que découlent les exigences et les objectifs que précise la loi.

Le premier d'entre eux est l'information.

Nous devons parvenir à la fois à une exacte évaluation des pollutions et à une information complète de nos concitoyens. L'un des mérites de la loi est de ne pas dissocier ces deux aspects fondamentaux. A cet effet, un dispositif de grande ampleur est prévu qui aboutira, en quelques années, à l'installation d'un réseau de surveillance de la qualité de l'air pour l'ensemble du territoire national.

Je me félicite de cette mesure, d'autant que j'ai, avec quelques autres, œuvré dans le même sens à Paris, depuis un an, en soutenant Airparif, en développant son réseau de capteurs et en diffusant chaque jour ses diagnostics de pollution à travers Paris. C'est donc une excellente initiative pour laquelle je vous remercie et vous félicite.

Le deuxième aspect du texte concerne les moyens mis en œuvre : prévoir et prévenir.

Il reviendra à l'Etat de fixer des objectifs de qualité de l'air, des seuils d'alerte et des valeurs limites. Pour y répondre, un triple dispositif sera mis en place.

D'abord les plans régionaux pour la qualité de l'air, qui pourront être révisés tous les cinq ans, fourniront un cadre général aux actions engagées.

Ensuite, dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants, puis de plus de 100 000 habitants, des plans de protection de l'atmosphère donneront à la puissance publique des moyens d'évaluation et, si besoin est, d'intervention immédiate, afin qu'elle puisse agir sur l'évolution des pollutions.

Enfin, ces moyens doivent concerner en particulier les sources de pollution mobiles, c'est-à-dire la circulation automobile : tel sera l'objet des plans de déplacements urbains, obligatoires, pour les agglomérations et destinés à harmoniser les modes de déplacement, en tenant compte à la fois des exigences de mobilité et de protection de l'environnement.

S'il revient à l'Etat, par l'intermédiaire de ses représentants, de fixer en dernière instance le détail des mesures réglementaires à mettre en œuvre, il faut souligner que, pour ces trois types de mesures, il a été prévu de consulter les populations et les collectivités locales concernées. Fondée sur le dialogue et la transparence, dont nous

avons parlé longuement aujourd'hui, cette loi contribuera donc, je le crois sincèrement, à renforcer le débat démocratique sur un sujet qui intéresse, ô combien et légitimement, toutes les Françaises et tous les Français.

La loi prévoit ensuite des dispositions réglementaires et fiscales.

Fruit d'une large concertation, ambitieuse et réaliste, cette loi associe à tous les stades contrainte et incitation. Les dispositions fiscales et réglementaires qu'elle prévoit sont importantes : avec elles, pour la première fois, l'écologie fait son entrée dans la politique fiscale. Le titre VII du projet de loi crée, en effet, à travers les articles 22, 23 et 24 à 27, les conditions d'un infléchissement véritable des consommations de carburants fossiles.

Elle donne aux pouvoirs publics les moyens d'une action rapide, en appliquant le principe selon lequel celui qui pollue doit aussi être celui qui paie. Cette loi fait le pari de la responsabilité, véritable ressort de l'efficacité. Sur cette base, chaque élu, chaque responsable, pourra prendre, quand il le faudra, les mesures de limitation de la circulation imposée par l'intérêt général, car c'est lui qui doit dominer.

Enfin cette loi favorisera les énergies peu polluantes et la réduction de la consommation d'énergie.

Dernier aspect du texte – il est fondamental – : c'est une loi pour l'avenir.

Tel qu'il est, le dispositif qui vous est proposé est déjà très complet et se caractérise par une grande cohérence d'ensemble. Evaluation, information, action : les trois temps de la lutte contre la pollution atmosphérique sont là. En s'appuyant sur une meilleure prévention et une forte incitation, cette loi est aussi, fondamentalement, une loi de liberté.

Il s'agit également d'un dispositif ouvert, susceptible de trouver des applications plus ou moins larges en fonction des attentes de nos concitoyens. Il appartiendra donc à chaque Français, à chaque élu, de s'associer au combat pour l'environnement. Toutes les villes, notamment Paris, doivent être exemplaires.

On me permettra de rappeler que Paris fait beaucoup pour promouvoir de nouveaux carburants ou de nouvelles énergies pour les transports en commun et les véhicules municipaux : ligne prototype de bus électriques ouverte cette année, nouveaux véhicules électriques pour les services, projets de transports en commun nouveaux, adoption d'un carburant désulfuré pour les autobus de la RATP. Voilà ce que nous faisons, ce que d'autres villes font aussi. Je crois que c'est un exemple fort.

Mes chers collègues, la loi sur l'air qui nous est proposée forme un ensemble cohérent et efficace.

Il est aujourd'hui démontré que la pollution atmosphérique a des incidences sur la santé publique. Cette loi en tire les conséquences. La pollution atmosphérique étant devenue l'une des préoccupations majeures de nos concitoyens, nous nous devons de répondre à cette préoccupation.

Je tiens surtout à souligner que cette loi est aussi une loi d'avenir parce qu'elle nous conduit à imaginer, avec des principes entièrement nouveaux, ce que sera la ville de demain : une ville mieux partagée, où chacun aura sa place, dans des conditions de convivialité restaurées. Cette loi peut nous permettre de réaliser les ambitions et les rêves d'un urbanisme nouveau, d'un urbanisme humaniste.

Parce que ce projet de loi nous donne les moyens d'y parvenir, parce que ses objectifs et les perspectives qu'il ouvre correspondent à ce qu'attendent nos concitoyens,

parce que cette loi est une loi de civilisation et de progrès qui s'inscrit dans le grand mouvement de renouveau et de réforme voulu par le Président de la République, Jacques Chirac, et par le Premier ministre, Alain Juppé, le Rassemblement pour la République lui apporte son soutien total et résolu, dans la conscience absolue et forte d'œuvrer fondamentalement pour l'avenir de la France. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

**M. Georges Hage.** Madame le président, madame le ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, le mérite essentiel de ce projet de loi sur la qualité de l'air est d'avoir souligné opportunément le lien entre la pollution de l'air et la santé, dont la sagesse des nations dit qu'elle est le premier de tous les biens.

Si les substances radioactives, les émissions industrielles et la voiture polluent l'atmosphère, le texte en discussion concerne au premier chef la circulation dans les villes.

Certes, la voiture répond aux besoins d'une société moderne et aux aspirations de liberté de déplacement et de loisirs, mais le trafic routier n'en est pas moins responsable de 80 p. 100 de la pollution atmosphérique urbaine, notamment dans les grandes métropoles. Toutefois, un sondage effectué à la demande du ministère de l'environnement révèle, il faut le souligner, que 87 p. 100 des Français se déclarent prêts à ne pas prendre leur voiture en ville les jours où la pollution atteindrait des seuils critiques.

A cette pollution s'ajoutent les nuisances sonores ainsi que, pour mémoire, le problème du traitement des déchets, qui ira en s'aggravant avec le retrait plus rapide de la circulation des véhicules anciens et l'augmentation du nombre des épaves.

Il faut s'interroger, de prime abord, sur les raisons qui font que tant de Français utilisent leurs voitures en ville et sur la baisse de fréquentation des transports collectifs.

Deux facteurs déterminants semblent expliquer ce comportement : l'inexistence d'une véritable politique des transports et l'incohérence des plans de déplacements urbains et d'urbanisme.

Les actions à mener afin de diminuer la pénétration des automobiles dans la ville passent obligatoirement et de toute évidence par le développement des transports collectifs : train, métro, bus, tramway. C'est la condition *sine qua non* de la diminution de la circulation automobile.

Le vélo ou la voiture électrique, évoqués, peuvent offrir une solution complémentaire. Encore des mesures sont-elles nécessaires pour inciter à l'utilisation de ces deux moyens de transport : plans de pistes cyclables, garages à vélos, limitation de la vitesse des automobiles meurtrières en ville, rues piétonnes, baisse du coût des véhicules électriques, entre autres.

En tout état de cause, souvenons-nous que l'usager utilise sa voiture très souvent parce qu'il n'a pas d'autres choix.

En ce domaine de la circulation, des transports et de la pollution, le désengagement de l'Etat accroît, là aussi, encore les inégalités régionales. Le préfet d'Ile-de-France le reconnaissait en ces termes : « La faiblesse du taux d'intervention de l'Etat sur les investissements des transports conduit à une situation de blocage. »

Il ressort d'une récente « enquête transports et communications » réalisée par l'INSEE : que les trajets vers l'extérieur des zones urbaines et ceux reliant la proche et la grande banlieue ont augmenté de 80 p. 100 ; qu'au cours des douze dernières années, l'utilisation de la voiture particulière s'est accrue pour les déplacements internes à la grande banlieue de 15 p. 100, pour les liaisons entre centre et proche banlieue de 14 p. 100 et pour les trajets entre proche et grande banlieue de 12 p. 100 ; et que, pendant cette même période, la part des transports collectifs a diminué pour les déplacements entre centre et proche banlieue de 7 p. 100, et pour les liaisons entre proche et grande banlieue de 3 p. 100.

Tel est le résultat de la politique – ou de l'absence de politique – menée jusqu'ici en matière de transport !

Dénoncer la pollution, prescrire des sanctions sans prendre en compte l'inexistence d'un réseau satisfaisant de transports en commun relève de la facilité, de la coercition et définit les limites de ce projet.

Le professeur Mattei partagera l'opinion d'un de mes anciens professeurs constatant que la vie commençait par une inspiration et se terminait – le vocabulaire en témoigne – par une expiration, donc que la vie est totalement couverte par le phénomène de la respiration, d'où l'importance de la qualité de l'air. On ne peut donc débattre de cette question vitale sans traiter en même temps de l'organisation des transports. Ce projet de loi ignorant cette dialectique fondamentale, notre intervention prend de la sorte valeur de question préalable.

Serait-ce parce qu'une politique privilégiant les transports en commun impliquerait trop la responsabilité et l'engagement financier de l'Etat ? Il faut en finir avec l'hérésie d'une politique consacrant à la route la majeure partie du budget des transports et incitant à l'achat d'automobiles, en finir avec cette hypocrisie consistant à taxer de plus en plus les automobilistes et, sans vergogne, restreindre l'utilisation de la voiture en ville.

Interdire l'accès des villes aux automobilistes sans d'abord leur fournir des moyens de transports collectifs relève de l'illusion, ou de l'impéritie, voire de quelque mystification.

Les investissements de l'Etat pour la mise en place de transports en commun dignes de ce nom – qui ne soient pas de simples « acheminements » mais incitent à une moindre utilisation de la voiture – est un investissement payant à moyen et long terme et salubre.

Le problème des transports ne saurait être réglé par des mesures coercitives ou par la peur du gendarme. Sa solution réclame la consultation et la concertation de toutes les parties concernées.

Des débats au niveau régional et national réunissant les conseils municipaux, généraux, régionaux, les syndicats, les associations sont nécessaires pour définir les besoins de la population et les actions à mener.

Que suppose une véritable politique des transports en commun ? Elle suppose d'abord un meilleur maillage, des liaisons interbanlieues sans passer par la grande agglomération – comme cela est le cas à Paris –, par des rocades en souterrain, par la prolongation des lignes de bus et de métro de banlieue vers la ville sont nécessaires. A l'inverse, le rétablissement des petites lignes ferroviaires garantes de l'aménagement du territoire et du recul de la désertification, et le maintien des liaisons interrégionales.

Elle suppose aussi confort, sécurité, information, même à distance, accueil, propreté.

Les transports doivent être accessibles. Il est à remarquer que les quartiers sensibles se trouvent le plus souvent à plus d'un kilomètre des gares et en bordure des autoroutes. Des banlieues, des villes et des régions sont actuellement très mal desservies par les transports en commun et le Gouvernement, impavide, annonce des fermetures de gares !

Les transports en commun doivent être aussi moins chers. Mais les tarifs de la RATP vont encore augmenter de 6,2 p. 100.

En ce qui concerne les transports de marchandises, il va de soi que le système du ferroutage peut s'imposer pour les trajets à très longue distance.

Quant aux voies navigables, elles permettent de consommer dix fois moins d'énergie que la route par tonne-kilomètre transportée et devraient être plus utilisées.

La politique actuelle du Gouvernement est toute autre. En vingt ans, le flux des marchandises par la route a augmenté de 60 p. 100 et les camions ont un tonnage de plus en plus élevé et sont, de ce fait, de plus en plus dangereux, sinon de plus en plus polluants.

En même temps, le Gouvernement poursuit sa politique de démantèlement des services publics de la SNCF et de la RATP.

Enfin une attention particulière doit être évidemment accordée à l'amélioration de la qualité énergétique des moteurs par la substitution de nouveaux carburants – biocarburants, carburants de synthèse – au pétrole dont les réserves, soit dit en passant, ne sont pas illimitées.

Le deuxième facteur responsable de l'augmentation du trafic routier est dû à l'incohérence des plans d'urbanisme et de déplacements urbains. Le choix des transports n'est jamais neutre car celui-ci est intimement lié à la conception urbanistique. Or la politique actuelle en ce domaine réserve la grande ville à une minorité de personnes que l'on peut qualifier de « privilégiées », chassant les autres à une périphérie toujours plus lointaine, éloignant ces populations de leur lieu de travail, ce qui se traduit par d'importantes et parfois très longues migrations quotidiennes, d'où la nécessité d'élaborer un plan d'urbanisme et une politique de l'emploi cohérents et démocratiques, rapprochant l'emploi de l'habitat.

La pollution de l'air et les agressions à la santé publique qu'elle engendre ne sont pas un hasard. Elles révèlent à leur manière les incohérences de l'organisation économique et sociale dont nous souffrons, mais de mille autres manières.

Ce projet a le mérite de le souligner plus que d'y remédier. Nous apprécions, madame le ministre, le diagnostic qu'il porte mais déplorons l'absence d'une thérapeutique adaptée. Nous déterminerons notre vote en fonction de la discussion des articles et du sort qui sera réservé à nos amendements, même si nous penchons vers l'abstention.

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

**M. Georges Sarre.** Madame le président, madame le ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, selon le règlement du groupe République et Liberté, je parle en mon nom personnel et au nom des députés du Mouvement des citoyens.

La pollution atmosphérique est devenue, à juste titre, madame le ministre, un sujet de préoccupation majeure pour les habitants des grandes agglomérations.

Depuis trente ans, des résultats positifs ont été obtenus en France dans le domaine des rejets industriels et des chauffages domestiques. Or, aujourd'hui, la pollution atmosphérique est de 70 ou 80 p. 100 d'origine automobile et les conséquences de cette pollution sont graves : dégradation de l'environnement, coût sanitaire et économique élevé estimé – il fluctue, mais c'est important – à plus de 30 milliards de francs par an en France, menaces graves sur la santé publique.

Parvenir à diminuer cette pollution est une affaire de volonté politique parce que les solutions techniques sont limitées. En effet, le renouvellement lent du parc automobile et les améliorations techniques portant sur les moteurs entraîneront une réduction progressive des émissions de polluants, mais qui ne sera acceptable que dans dix à douze ans. Notre pays se trouve donc pour ainsi dire à l'entrée du chemin dans cette lutte contre la pollution atmosphérique. Si rien de sérieux n'est entrepris pendant dix ans, les habitants des grandes agglomérations subiront sans discontinuer cette pollution et connaîtront de façon récurrente des pics liés aux conditions météorologiques.

Le projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie est – pour résumer le début de mon intervention – un catalogue de bonnes intentions.

**M. Jean-Pierre Brard.** Dont l'enfer est pavé !

**M. Georges Sarre.** Au regard de ces éléments, le projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie laisse-t-il espérer une amélioration importante en matière de prévention et de lutte contre cette pollution, principalement d'origine automobile ? Je ne le crois pas, car il ne prévoit pas – c'est là à mon avis son défaut majeur – de mesures d'urgence sérieuses à la hauteur des problèmes posés et ne définit pas d'objectifs adaptés à leur gestion sur le long terme, encore moins les moyens pour y parvenir. Aussi, je considère pour ma part que la législation en matière de lutte contre la pollution d'origine automobile restera, une fois ce projet adopté, à construire en France, car ce texte s'apparente à un catalogue de bonnes intentions ou encore à une boîte d'accessoires.

Plutôt que d'affirmer dans son article 1<sup>er</sup> que « chacun a droit à respirer un air pur », sorte de vœu pieux impossible à mettre en pratique, sorte de cache-misère qu'il aurait fallu intégrer dans l'exposé des motifs...

**M. Germain Gengenwin.** C'est vrai !

**M. Georges Sarre.** ... ce projet de loi aurait dû rappeler deux notions fondamentales : l'air est un patrimoine vital qu'il convient de protéger et qui réclame, par conséquent, une gestion particulière. Occulter ces notions, madame le ministre, revient, selon moi, à fermer les yeux sur le problème posé par cette pollution d'origine automobile.

Votre projet prévoit la mise à jour du dispositif de surveillance de la qualité de l'air qui, de toute façon, devait intervenir prochainement en application des directives européennes.

**Mme le ministre de l'environnement.** Pas pour l'ozone.

**M. Georges Sarre.** En revanche, nous ne savons toujours pas si les micro-particules inférieures à 2,5 micromètres, très nocives, selon les travaux du conseil supérieur d'hygiène publique de France, émises pour une large part par les véhicules à moteur Diesel, seront surveillées et feront l'objet de la fixation de seuils d'alerte.

Ce projet prévoit encore la possibilité de confier à l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – ADEME – la coordination technique de cette surveil-

lance. Il aurait mieux valu envisager, à l'instar de ce qui existe dans le domaine de l'eau, la création, comme je le propose, d'un conseil supérieur au niveau national et d'agences de la qualité de l'air au niveau régional, ayant en charge la surveillance et la gestion de la qualité de l'air en leur affectant de véritables moyens financiers.

**M. Germain Gengenwin.** Très bien !

**M. Georges Sarre.** Pouvez-vous me dire, madame le ministre, quelle sera l'utilité des plans régionaux pour la qualité de l'air ? N'aurait-il pas été plus pertinent d'intégrer les maigres dispositions qu'il prévoit à l'article 14 portant création des plans de déplacements urbains ? La pollution résulte, pour une large part, d'orientations lourdes d'aménagement des agglomérations qui ont notamment privilégié les radiales, mais aussi de tendances qui s'accroissent : l'accroissement des migrations alternantes et, bien sûr, l'urbanisation.

Ce sont, mes chers collègues, les infrastructures qu'il convient de planifier en fonction des objectifs que l'on se fixe pour la qualité de l'air. Ces plans régionaux semblent ignorer aussi que la pollution atmosphérique se déplace. En fonction des conditions météorologiques, des vents, de la morphologie des secteurs concernés, les agglomérations sont toutes dans des situations différentes au regard de ces éléments. Certaines sont situées dans des cuvettes – c'est le cas du Bassin parisien, donc de Paris –, d'autres sur des hauteurs, d'autres encore subissent de fortes influences océaniques. Il se trouve donc que des agglomérations sont plus exposées que d'autres à la pollution et devraient être traitées en priorité, notion qui n'apparaît nulle part dans ce projet de loi. Comment comparer, par exemple, Brest et Paris au regard des problèmes de pollution ? Les plans de protection de l'atmosphère intègrent des mesures pouvant permettre « la restriction ou la suspension des activités concourant aux pointes de pollution, y compris, le cas échéant, de la circulation des véhicules » – article 12. Pouvez-vous me dire, madame le ministre, ce qui se passera alors dans les agglomérations les plus touchées par des pics de pollution, à Paris, à Lyon, à Strasbourg ? Que se passera-t-il une fois voté votre projet de loi ? Je vous donne tout de suite la réponse : rien !

Il existe déjà un décret, n° 91-1122 du 25 octobre 1991, qui autorise les préfets à prendre de telles mesures. Je sais bien – vous l'avez dit ce matin – qu'il n'y a pas obligation dans le texte actuel, mais comme je le disais au début de mon intervention, c'est une affaire de volonté politique. Que vous-même, le Gouvernement, le ministre de l'intérieur donniez des instructions aux préfets de police de Marseille ou de Paris, par exemple, et ces dispositions joueront. Tant qu'il n'y aura pas cette initiative politique – permettez-moi ce jeu de mots facile – tout cela n'est que du vent !

Les plans de déplacements urbains, prévus au titre III, de portée très générale, sans ambition dans leurs objectifs, et surtout très peu contraignants, viendront se superposer à ceux qui existent déjà.

Ils n'apporteront pas d'améliorations sur le fond, faute de dispositions précises visant à restreindre la circulation dans les zones denses des agglomérations et de moyens financiers pour le développement des transports collectifs.

Je n'insisterai pas sur les dispositions diverses du titre V « urbanisme et environnement, de nature purement symbolique, ni sur celles du titre VII « contrôles et sanctions », constitué par une succession de mesures secondaires si l'on considère les problèmes actuels et ceux à venir dans dix à quinze ans. Restent intéressantes sur le

long terme certaines mesures techniques nationales et dispositions financières et fiscales, prévues aux titres VI et VII. Je pense aux exonérations portant sur certains carburants ou véhicules peu polluants. Toutefois, leur utilisation étant marginale et leur diffusion lente, je n'attends pas et vous ne pouvez pas attendre de ces mesures de résultats positifs importants avant plusieurs années.

Permettez-moi alors, madame le ministre, de revenir à l'essentiel. Lutter contre la pollution atmosphérique implique des mesures fortes et des moyens. C'est pourquoi, j'ai déposé une proposition de loi sur le bureau de l'Assemblée nationale visant à réduire la pollution atmosphérique et qui intègre d'ailleurs une série de mesures que j'avais précédemment réunies dans un plan anti-pollution pour Paris et l'Île-de-France.

Il faut d'abord mettre en œuvre un dispositif d'urgence à effets immédiats pour gérer les périodes de pics de pollution, qui pourra être abandonné dans dix ans lorsque la seconde série de mesures que je propose aura porté ses fruits. Sur la base des techniques de prévisions météorologiques, il est désormais possible en effet de définir l'évolution probable des niveaux de pollution des jours suivants.

Ces mesures d'urgence, qui devraient concerner, quelques journées par an, les agglomérations de plus de 100 000 habitants, consistent d'abord, en l'instauration de la circulation alternée par plaques minéralogiques paires et impaires. L'effet est immédiat !

**M. Pierre Albertini.** Comme à Athènes ? Les gens ont deux voitures !

**M. Georges Sarre.** Pour une ville comme Paris, cette mesure concernerait plus d'un million de véhicules par jour. Ce n'est pas rien ! Encore une fois, j'entends le concert des voix, sous-informées, qui veulent faire croire que là où ce dispositif aurait été mis en place, il aurait échoué. Je suis allé dans les trois villes concernées – Turin, Athènes et Mexico – et j'ai toute la documentation. Raconter – ce ne sont même pas des histoires de bonnes femmes –...

**M. Pierre Albertini.** Méfiez-vous de ce que vous dites !

**Mme le ministre de l'environnement.** C'est un peu machiste. (*Sourires.*)

**M. Georges Sarre.** ... que des ménages achètent deux voitures quand on connaît la population de Mexico, franchement, comment développer des arguments aussi erronés ?

**M. Patrick Trémège.** Pourtant c'est vrai !

**M. Georges Sarre.** La deuxième mesure d'urgence est la mise en place d'itinéraires de contournement pour les véhicules particuliers à moteur thermique. Il est possible d'organiser cette circulation de contournement loin en amont des agglomérations, notamment pour dévier les poids lourds qui sont dangereux et polluents.

La troisième mesure d'urgence serait la possibilité pour les autorités d'interdire la circulation des véhicules les plus polluants.

La quatrième mesure serait la gratuité d'accès aux transports en commun dans les agglomérations concernées, contrepartie positive de la première mesure quand il y a un pic de pollution.

**M. Pierre Albertini.** Qui paiera ?

**M. Georges Sarre.** Les effets de la seconde série de dispositions que je propose devraient être perceptibles progressivement. Ces dispositions permettraient de préserver

la santé et d'améliorer le cadre de vie des habitants, en engageant une réduction de la pression automobile dans les grandes agglomérations, donc de la pollution atmosphérique en la ramenant à un niveau acceptable.

Voici en résumé la liste de ces mesures : le renforcement du dispositif de surveillance et d'alerte en cas de pic de pollution ; l'institution d'un Conseil supérieur national, placé auprès du Premier ministre, d'agences au niveau régional qui seraient chargées de la surveillance et de la gestion de la qualité de l'air ; la création d'un fonds, alimenté par une redevance sur les carburants en fonction de leur nature polluante, destiné à financer des actions visant à l'amélioration de la qualité de l'air et la mise en œuvre des plans de déplacements urbains ; le développement d'actions préventives visant à corriger à la source les émissions de polluants par des dispositifs de contrôle concernant les activités, y compris celles ne figurant pas parmi les installations classées, les véhicules à moteur thermique, les carburants et le fioul domestique ; enfin, la mise en œuvre obligatoire de plans de déplacements visant à rendre exceptionnel l'usage de l'automobile dans la zone dense des agglomérations concernées et à promouvoir les modes de déplacement les moins polluants et non motorisés en réservant 20 p. 100 au moins de la voirie des communes aux « zone 30 » et à des itinéraires de liaison destinés aux cyclistes et aux piétons.

Prévoir des plans de déplacements en comptant seulement, madame le ministre, sur les finances locales, déjà contraintes, revient à ne rien faire.

Aussi, pour ma part, je crois qu'un effort minimum de 4 milliards de francs par an, correspondant à une redevance de 8 centimes par litre, serait un minimum pendant dix ans permettant de commencer à traiter les cas les plus graves, une dizaine d'agglomérations.

Mais si l'on veut – il faut savoir ce qu'on veut et pour cela il faut interroger les Français et engager un vrai débat avec nos concitoyens – « éradiquer » la pollution tout en réduisant les encombrements, en accélérant la recherche sur les véhicules propres, je pense alors que l'optimum serait de l'ordre de 43 milliards de francs par an, soit une redevance moyenne de 0,92 franc par litre de carburant. Entre ce plancher de 4 milliards et cet optimum de 43, madame le ministre, bien des paliers sont possibles. Je regrette très franchement que le débat porte aussi peu sur les coûts de la lutte antipollution. C'est pourtant un sujet central.

L'architecture de mes propositions renvoie d'une certaine façon à la structure de la gestion de l'eau en France, qui s'est avérée adaptée et dans l'ensemble efficace.

Je m'étonne donc, madame le ministre, que vous ne vous soyez pas inspirée davantage de cette architecture solide et que vous vous refusiez à appliquer à l'air le principe pollueur-payeur qui a inspiré tant de textes sur l'environnement. Il est vrai qu'alors vous eussiez dû entrer dans la question financière, ce qui vous a été peut-être refusé.

Je regrette d'autant plus la légèreté de votre projet de loi que je suis convaincu que la lutte contre la pollution de l'air est maintenant une question aussi vitale que ne le fut en son temps celle contre la pollution de l'eau.

Il faudra faire une vraie loi. Je me suis efforcé d'y contribuer par la proposition que j'ai déposée. Elle contient des dispositions rapidement opérationnelles, et surtout efficaces, car serait assuré le financement d'actions prioritaires pour les villes les plus touchées.

Il s'agit aujourd'hui en effet de réorienter le développement urbain, d'adapter l'automobile à la ville et non plus l'inverse.

Je participerai à la discussion article par article et au débat sur les amendements déposés par l'ensemble des collègues, mais c'est au regard du texte qui sera soumis à notre approbation que je me déterminerai. Je ne sais pour l'instant si j'incline plutôt vers l'abstention ou le refus. C'est à la fin, madame, que je prendrai ma décision.

**M. Jean-Pierre Brard.** Beaux scrupules de conscience !

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

**M. Pierre Albertini.** Madame le ministre, mes chers collègues, des trois éléments fondamentaux du milieu, la terre, l'eau et l'air, celui-ci est certainement le seul à n'être pas considéré économiquement comme une ressource. C'est sans doute pourquoi la perception des conséquences de la pollution atmosphérique sur la santé est plus récente.

Désormais, et le débat qui se développe depuis ce matin le montre à l'évidence, il y a aujourd'hui une véritable prise de conscience collective des enjeux liés à la qualité de l'air, qui a d'ailleurs fait irruption dans le débat public en 1992, à l'occasion du sommet de Rio, consacré à l'effet de serre et aux changements climatiques. En France, nous avons tous noté une très grande sensibilité à ce que l'on appelle – l'expression n'est pas toujours heureuse – les « pics de pollution » enregistrés en 1995 dans les grandes agglomérations, et spécialement à Paris.

Il y a donc aujourd'hui des attentes très fortes de l'opinion, spécialement dans les grandes villes. Ces attentes revêtent deux aspects : une meilleure protection de la santé et une nouvelle politique des déplacements. C'est dire que ce projet de loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie vient au bon moment, surtout si l'on considère sa prévisibilité efficace. Or, pour le juriste, la question est importante : à quel moment le droit est-il susceptible d'être le plus efficace ?

Ce projet de loi a été précédé par une très vaste concertation, madame le ministre, et nombreux ont été ceux qui lui rendent hommage ; je tiens à la saluer à mon tour.

Dans cet exposé nécessairement trop bref, je voudrais retracer rapidement l'évolution de la pollution, en France notamment, puis définir les défis que nous avons à relever tous ensemble, et enfin, à travers l'appréciation sur le projet de loi lui-même, poser quelques jalons concernant la politique à mettre en œuvre.

L'évolution de la pollution en France se caractérise par deux phénomènes contradictoires : d'une part, une diminution constante des rejets émanant des sources fixes, notamment industrielles ; d'autre part, et c'est évidemment beaucoup plus préoccupant, une augmentation des rejets provoqués par les sources mobiles, en particulier le trafic automobile. Si bien que sur les vingt ou trente dernières années, la pollution a non seulement changé de nature, mais a aussi assez largement de lieu.

L'on constate des améliorations sensibles en matière de pollution industrielle. Le cas le plus typique est certainement celui du dioxyde de soufre, longtemps considéré comme un polluant majeur dans les pays industrialisés, et qui est en très forte baisse depuis le choc pétrolier de 1973-1975. Nous connaissons tous les causes de ces améliorations : les économies d'énergie, le choix fait en France en faveur de l'énergie nucléaire et l'amélioration des traitements de désulfuration.

A l'inverse, la pollution par les transports connaît une évolution plus négative, dont je donnerai deux illustrations. La première concerne les oxydes d'azote : persistance des rejets, et dans les grandes villes, aggravation de ceux-ci.

La seconde concerne les particules en suspension, quelle qu'en soit la taille. Alors qu'en matière industrielle ces particules ne cessent de diminuer, en matière de véhicules – et spécialement de véhicules Diesel –, elles ne cessent d'augmenter.

Ainsi, un bilan fait apparaître que la France a économisé une grande partie de son énergie depuis vingt ans. Les spécialistes, dont notre collègue Jacques Vernier, estiment que cette réduction se situe à hauteur de 15 p. 100. Mais ces économies se sont traduites surtout dans l'industrie et dans le bâtiment, le secteur des transports étant resté à l'écart de ce progrès.

Un tel phénomène s'explique par la persistance de comportements individuels, comme la préférence exacerbée pour la voiture, qui est un fantastique instrument de liberté, à condition, évidemment, d'en faire bon usage. Cela dit, il est difficile de substituer un mode de déplacement à un autre. Ce n'est pas aussi évident qu'on veut bien le dire quelquefois. Sans compter le poids économique, d'ailleurs parfaitement respectable, de ce secteur des transports.

Peut-on se satisfaire de cette situation ? A l'évidence, non, même si l'on sait que le chemin à parcourir sera long et difficile.

Nous avons deux défis à relever, dans le domaine de la qualité de l'air et de l'utilisation rationnelle de l'énergie : un défi environnemental et un défi sanitaire. Je ne les distingue ici que pour la commodité de l'exposé car il va de soi qu'ils sont intimement liés.

Le défi environnemental, tout d'abord. On a longuement souligné et je n'y reviendrai donc que très brièvement, tout ce qui relève de la mondialisation de la pollution atmosphérique. De fait, la diminution de la couche d'ozone stratosphérique, l'effet de serre et l'augmentation de l'ozone dans les basses couches de l'atmosphère, malgré les incertitudes qui demeurent sur les effets de ces phénomènes, provoquent des inquiétudes légitimes.

Mais ce n'est pas parce que nous ne pouvons pas les mesurer aujourd'hui scientifiquement avec précision ni les prévenir complètement qu'il faut adopter la politique de l'autruche, qui serait désastreuse pour la sauvegarde de notre planète.

Nous supportons, en matière de pollution, plusieurs décennies d'industrialisation. La réponse que nous pourrions y apporter se situe au niveau mondial et plus spécialement européen. Vous l'avez dit, madame le ministre. Les conventions internationales auxquelles la France adhère et les directives européennes en matière de pollution atmosphérique sont des vecteurs d'action majeurs. Et la France doit prendre la tête du cortège.

Mais les freins existent, il ne faut ni les cacher, ni les sous-estimer. Le premier d'entre eux est le poids des investissements. Le deuxième touche à l'aspiration légitime des pays en voie de développement à se doter eux-mêmes d'un outil industriel. Au nom de quoi les en priver ? Le troisième est lié à la compétitivité des entreprises.

Aussi militons-nous pour l'Europe mène une action cohérente, non seulement dans la définition des normes ou des seuils, mais aussi dans leur application et leur contrôle. Car l'expérience prouve, hélas, que certains pays

prennent en la matière des libertés qui ne sont pas compatibles avec les exigences qui pèsent sur nos propres entreprises.

Mais la réponse peut se situer au niveau régional et local. Le problème le plus aigu, en tous les cas le plus sensible aux yeux de l'opinion est celui des grandes métropoles. La conférence d'Istanbul, à laquelle vous avez participé, madame le ministre, a souligné l'importance du problème de l'air dans les mégapoles, l'air loin devant l'eau et les déchets, autres sujets de préoccupation de ces grandes concentrations urbaines. Et il est clair que l'action est ici plus nationale et locale, et passe par une surveillance améliorée de la qualité de l'air et une utilisation plus économe de l'énergie.

Les freins, qu'il ne faut pas non plus sous-estimer, tiennent à des choix de vie, parfois à des choix d'urbanisme contestables et, bien sûr, à la politique des déplacements. J'ai d'ailleurs parfois le sentiment, notamment à l'occasion de mes fréquents séjours parisiens, que nous nous préparons une « civilisation de culs-de-jatte ». La marche à pied est un élément de réponse simple à bien des déplacements, lorsque l'on sait que la plupart des trajets automobiles n'excèdent pas trois kilomètres.

Après le défi environnemental, le défi sanitaire. Personne ne peut contester que la pollution atmosphérique ait des effets sur la santé même si, en l'état actuel de nos connaissances, la mesure exacte de ses conséquences est encore imprécise.

Il y a les effets à long terme, pour lesquels les corrélations scientifiques sont difficiles à établir : le temps de latence est long et les effets dépendent de la durée d'exposition aux polluants.

Et puis, il y a les effets à court terme, notamment une sensibilité accrue à de très nombreuses affections. Les polluants les plus préoccupants sont sans doute les oxydes d'azote et l'ozone. Je n'entre pas dans les détails : vous vous reporterez à la démonstration qu'a faite dans son rapport et dans son exposé de ce matin mon excellent collègue Jean-François Mattei.

Interrogeons-nous donc, madame le ministre, sur la nature et le contenu de ce projet de loi que vous soumettez à notre sagesse, après discussion devant le Sénat.

Au-delà des progrès que l'on peut attendre de la recherche et de la technologie, comment agir sur les sources de pollution et, en même temps, sur les mentalités ?

Trois volets sont indissociables : la réglementation ; l'incitation fiscale ou technologique et la taxation ; l'appel à la responsabilité de chacun.

Il convient d'adopter une démarche globale, coordonnant l'ensemble des efforts. C'est cette recherche d'équilibre que vous avez tentée, madame le ministre, entre ces différents aspects. Le projet de loi répond, je le dis avec beaucoup d'enthousiasme, à cet impératif, compte tenu bien sûr des contraintes économiques et budgétaires actuelles.

J'ai relevé quatre points positifs dans votre texte.

Premièrement, l'extension du réseau de surveillance à l'ensemble du territoire, par étapes, d'ici à l'an 2000. Nous espérons que cette extension permettra une mesure non seulement plus efficace mais aussi plus complète des substances analysées.

Deuxièmement, la création de nouveaux outils de lutte contre la pollution : plans régionaux pour la qualité de l'air et plans de protection atmosphérique. Cela dit, madame le ministre, je souhaiterais que l'on définisse

mieux la complémentarité et l'articulation entre ces deux types de plans. Leur création accompagne la relance des plans de déplacement urbain et qui ont connu la loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30 décembre 1992 institués par une fortune diverse, pour ne pas dire médiocre. C'est à ce niveau que la politique de la ville peut s'exprimer – choix en faveur de transports peu polluants ou non agressifs. L'enjeu qui nous est ainsi proposé est celui de la reconquête conviviale de l'espace urbain.

Troisièmement, le développement de l'information, sous plusieurs aspects : information sur la qualité de l'air ; meilleure prise en compte dans les études d'impact des effets sur la santé ; meilleure information sur la consommation énergétique des véhicules et dans les logements.

Enfin, la mesure la plus symbolique est celle qui, en cas d'urgence, renforce les pouvoirs du préfet. Je souhaiterais que sur ce point précis l'Assemblée adopte une procédure simple et facile à appliquer. Si nous multiplions les procédures – sinon de consultation, du moins d'information – nous y perdrons en efficacité lorsque les seuils seront dépassés ou sur le point de l'être.

Madame le ministre, vous avez choisi d'agir de manière pédagogique en faveur d'une nouvelle citoyenneté et en faveur de la qualité – défi que nos entreprises se doivent de relever. Je suis d'ailleurs convaincu que ces dernières y seront de plus en plus sensibles.

Pour nous qui militons pour une société de confiance et de responsabilité, cette démarche basée sur l'incitation plus que sur la contrainte nous importe particulièrement.

Pour conclure voici une citation, tirée d'un discours prononcé par le Président de la République tchèque, Václav Havel...

**M. Jean-Pierre Brard.** Vous ne prononcez pas comme il faut. (*Sourires.*)

**M. Pierre Albertini.** Je prononce à la française, monsieur Brard. Pardonnez-moi de ne pas connaître toutes les langues...

**M. Jean-Pierre Brard.** Pour un homme de culture ! (*Sourires.*)

**M. Pierre Albertini.** Je ne suis pas un linguiste aussi distingué que vous.

**M. Jean-Pierre Brard.** Nul n'est parfait !

**M. Pierre Albertini.** Absolument, mais tous nous sommes tous perfectibles !

Le sujet est plus sérieux que cet échange. Václav Havel, le 15 mai dernier, s'est interrogé sur les nouvelles missions de l'Europe. Il a fait observer que l'Europe n'aura plus à dominer le monde, qu'elle n'aura sans doute même plus de leçon de démocratie à donner à celui-ci et que son devoir majeur sera de retrouver sa conscience et sa responsabilité. Dans cette perspective, l'environnement lui apparaissait extrêmement important.

D'où cette citation sur laquelle je terminerai mon propos : « Par son propre comportement, l'Europe peut montrer qu'il est possible de traiter avec ménagement la planète sur laquelle nous avons à vivre et qu'il convient aussi de penser aux générations qui vont nous succéder. » (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Pierre Ducout.

**M. Pierre Ducout.** Madame le ministre, le dépôt du projet de loi adopté par le Sénat sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie fait suite aux pics de pollution

observés ces derniers temps, particulièrement dans la région parisienne, et à la parution d'études statistiques – aujourd'hui, certains journaux nous ont fourni des éléments complémentaires – annonçant de nombreux décès dus à la pollution atmosphérique.

Ce texte apparaît comme un effet d'annonce avec certes des points intéressants, mais sans éléments concernant la production de l'énergie, sans avancée suffisante en matière de carburant propre et avec des manques certains, en particulier en matière de financement. Cela a été mis en évidence par mes collègues du groupe socialiste.

Je m'en tiendrai à quelques points qui me paraissent essentiels : d'abord, ne pas diaboliser, dans notre pays de faible densité démographique, le déplacement automobile individuel ; ensuite promouvoir fortement les carburants propres ; enfin, assurer une véritable concertation entre tous les partenaires concernés et tenir compte des acquis de la décentralisation.

Je suis un fervent défenseur des déplacements combinés. En secteur périurbain, cela peut passer par l'aménagement des dessertes cadencées en chemin de fer entre le centre et la périphérie, avec des rabattements en transports en commun et le développement de parkings. Cela peut passer par l'encouragement à l'utilisation de la bicyclette, comme dans ma commune, où l'on a réalisé plus de 10 kilomètres de pistes cyclables en site propre le long des axes principaux.

Pour 80 p. 100 des déplacements de nos concitoyens, la voiture particulière reste indispensable pour assurer le droit au déplacement qui est une avancée considérable de notre temps, avec le droit à l'information et le droit à la communication.

S'il faut aller plus loin dans la limitation du transport routier, en particulier dans le cadre de la réglementation européenne, les poids lourds posent des problèmes de plus en plus inacceptables en matière de sécurité routière, de nuisance phonique et de pollution atmosphérique, surtout sur les grands axes traversant notre pays saturé par le transport de millions de tonnes de fret sur plus de mille kilomètres, transport qui peut et doit être assuré économiquement et écologiquement par le ferroutage, voire par le cabotage maritime.

Il ne faut pas diaboliser d'une manière simpliste la voiture particulière, outil de travail de 80 p. 100 de nos concitoyens – les deux tiers d'entre eux vivent dans des agglomérations de moins de 250 000 habitants, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas de problème –, outil indispensable au développement équilibré de notre territoire national, en particulier à l'intérieur des « pays » définis par la loi Pasqua. Le rapport Leurquin qui vient de vous être adressé par M. Gaudin, met en exergue son rôle dans l'aménagement et le développement du territoire.

Se pose un problème de pollution lourd en région parisienne et le long de la fameuse « banane bleue » depuis Londres en passant par Strasbourg et la région lyonnaise, mais il y a aussi un risque de désertification de la façade atlantique de notre pays, qui accueillait, en 1800, 30 p. 100 de notre population et n'en accueille plus que 20 p. 100 aujourd'hui : eu égard aux faibles densités, l'utilisation de la voiture particulière y est indispensable. Dans certains secteurs, les transports publics sont assurés par des taxis affrétés par les conseils généraux.

Pour ne pas diaboliser la voiture particulière, il faut accélérer les mesures tendant à réduire la pollution occasionnée par les véhicules. Souvenez-vous de la pollution engendrée par les machines à vapeur de la SNCF par rapport à la traction électrique ! Il faut accélérer la recherche

et la production de carburants propres, et ne pas hésiter en particulier à taxer plus lourdement l'utilisation du carburant pour les moteurs diesels.

Les financements des dispositifs de surveillance de la qualité de l'air et de leur fonctionnement, des plans régionaux pour la qualité de l'air, des plans de protection de l'atmosphère, des plans de déplacements urbains et les mesures à prendre dans le cadre de ces plans auraient dû être clairement prévus, avec un signe fort comme l'augmentation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers pour le gazole.

Trois autres points me paraissent importants.

D'abord, une concertation entre toutes les parties intéressées par ces problèmes de santé, d'énergie, d'activité et de déplacement est nécessaire.

Nous nous félicitons de la qualité de la concertation qui a eu lieu à propos de la chasse en Alsace-Moselle, dont on a débattu ici hier soir.

**M. Paul Chollet.** Très bien.

**M. Pierre Ducout.** Représentant de notre assemblée au Conseil national du bruit, qui a participé activement à l'élaboration de décrets d'application de la loi sur le bruit, je crois qu'il est nécessaire de créer un conseil supérieur de la qualité de l'air et de l'utilisation rationnelle de l'énergie, qui participera à la fixation des normes et des valeurs des seuils, et pourra rendre un rapport annuel sur l'application de la loi.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Très bien.

**M. Pierre Ducout.** Par ailleurs, nous sommes dans une période où l'on s'interroge sur la possibilité financière d'appliquer les normes européennes en matière de qualité et d'environnement, dont l'impact financier peut apparaître trop lourd à certains. Ainsi, le rapport Guellec sur les normes européennes concernant le taux admissible de nitrates dans l'eau. Ainsi, le fait d'envisager de repousser la date butoir de 2002 pour la fermeture de toutes les décharges recevant des déchets non traités. Ainsi, l'application prévue de nouvelles normes concernant les fumées des stations d'incinération des déchets.

Nous voudrions donc que la loi comporte clairement des engagements fermes sur le taux d'incorporation d'oxygène avant le 1<sup>er</sup> janvier 2000 – nous demandons 5 p. 100 –, ainsi que sur les taux des teneurs maximales en aromatiques, en benzène, en oléfine et en soufre.

Il ne faut pas que la loi soit simplement un écran de fumée et il ne faut pas céder au lobby des pétroliers. Il me semble souhaitable de clairement affirmer que les méthodes affichées pour l'évaluation de la qualité de l'air doivent être adaptées aux besoins de chaque zone intéressée pour limiter les dépenses et ne pas financer inutilement les industriels de la réglementation. On a en effet des stations d'épuration ne fonctionnant pas et très coûteuses dans des secteurs ruraux où l'assainissement individuel ou le lagunage auraient pu donner de meilleurs résultats.

**M. Philippe Legras.** C'est vrai !

**M. Pierre Ducout.** Enfin, ce texte qui assure une prépondérance à l'Etat et à ses préfets, sans exiger d'ailleurs une obligation de résultat, devrait plus clairement associer les collectivités territoriales : depuis la décentralisation, leur capacité à assumer leurs compétences, même si l'Etat n'a pas respecté ses engagements financiers, n'est plus à démontrer. En matière d'environnement, les départements et les régions assurent par exemple les dépenses

lourdes de désamiantage des bâtiments publics. Nous serons donc vigilants dans la discussion, en particulier sur le sort des amendements que nous avons présentés.

Il est impératif que nous allions vers une amélioration de la qualité de l'air. Elle est passée, ces dernières années, en France, par la limitation de la pollution des usines, la diminution du chauffage au charbon ou des centrales électriques au charbon ou au fuel, mais il y a eu le nuage de Tchernobyl, qui aurait si heureusement contourné la France...

Je souhaite que l'amélioration de la qualité de l'air résulte principalement d'un effort sans précédent sur les carburants propres, pour que nous ne soyons pas obligés d'aller vers une « maîtrise des besoins de déplacement », expression qui, si elle signifie rapprocher les emplois de l'habitat, me convient, mais qui ne peut convenir si elle signifie réduction des libertés de déplacement. (*Applaudissements sur le banc du groupe socialiste.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Jean Bardet.

**M. Jean Bardet.** Madame le président, madame le ministre, mes chers collègues, l'air, l'eau, le feu, trois éléments qui, depuis que le monde existe, sont synonymes de vie : le feu qui apporte la chaleur, l'eau qui désaltère et l'air que l'on respire. Pourtant, depuis des années, pratiquement depuis la révolution industrielle, l'homme, par son manque de clairvoyance, par son manque de prévoyance, pollue ces trois éléments.

Est-il besoin de rappeler les feux accidentels ou criminels qui, tous les ans, détruisent des hectares de forêt ?

Est-il besoin de rappeler que l'eau de nos rivières n'est plus potable, que l'eau de la mer est une immense poubelle même si des efforts énormes sont faits actuellement pour rendre à cet élément naturel sa pureté première ?

Quant à l'air que l'on respire, il est bien souvent dans nos villes irrespirable et vecteur de maladies diverses.

Toutes les études récentes ont montré l'étroite corrélation entre certaines maladies et le degré de pollution atmosphérique.

Encore faut-il se garder d'être trop manichéen dans ce domaine car on sait, bien évidemment, que, si des maladies telles que l'asthme sont aggravées par la pollution, il existe dans son étiologie bien d'autres facteurs : génétiques, allergiques, hormonaux, voire psychosomatiques. De même, les poussées de broncho-pneumopathies aiguës sur fond de bronchite chronique sont souvent liées à l'augmentation de la pollution, mais la bronchite chronique elle-même est bien souvent liée au tabagisme.

Il n'en reste pas moins, madame le ministre, que si, bien évidemment, la pollution atmosphérique n'est pas le seul déterminant de nombreuses maladies qu'on lui attribue, elle est un élément aggravant primordial. Toutes les études épidémiologiques le prouvent.

La plus importante est l'étude ERPURS, évaluation des risques de la pollution urbaine sur la santé.

Tous les polluants principaux – oxyde d'azote, particules fines, ozone, dioxyde de soufre – augmentent à des degrés divers le nombre d'hospitalisations pour asthme, pour affections cardio-vasculaires ou pulmonaires, le nombre de consultations médicales au domicile du malade, le nombre d'arrêts de travail et même le nombre de décès pour maladies cardio-vasculaires.

D'autres études ont confirmé ces résultats, et ont même montré que les effets nocifs de la pollution atmosphérique survenaient bien souvent pour des niveaux inférieurs aux valeurs de référence en vigueur en France.

C'est pourquoi le professeur Jean-François Mattei, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, propose un amendement accepté par la commission, visant à autoriser le ministre de la santé à définir les seuils de risque sanitaire inférieurs aux seuils d'alerte et susceptibles de déclencher des mesures d'urgence.

A mon initiative, cet amendement a été sous-amendé pour que la définition des seuils de risque sanitaire soit précédée d'une consultation de l'Agence nationale de recherche sur la santé et l'environnement, dont la création a été proposée par le rapporteur et acceptée par notre commission.

Vous avez placé d'emblée votre projet de loi sous le signe de la santé, madame le ministre, et vous avez largement développé ce thème dans votre intervention. Les rapporteurs et les différents orateurs ont tous insisté sur ce point.

La commission des affaires culturelles, familiales et sociales a voulu, elle aussi, insister sur cette dimension, en adoptant un certain nombre d'amendements qui, sans modifier le fond ajoutent le mot santé pour bien concrétiser dans les faits le souhait de tous que ce texte ait avant tout un objectif de santé publique.

J'adhère totalement à la première phrase de l'article 1<sup>er</sup> qui pose comme principe que chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé, mais j'adhère tout autant à l'amendement de la commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale, qui a ajouté : « et chacun a le devoir d'y contribuer ».

A ce sujet, je suis d'ailleurs étonné, pour ne pas dire scandalisé, par une campagne publicitaire de presse d'une grande marque de cigarettes étrangères qui tend à accréditer l'idée que le tabagisme passif n'est pas nocif pour la santé, d'autant plus que, si cette campagne de presse repose sur des publications scientifiques, d'autres publications affirment le contraire. En tout état de cause, la raison sociale d'une marque de cigarettes n'étant ni d'être philanthropique, ni de diffuser des informations scientifiques, le but de cette campagne ne peut être que d'augmenter les ventes et constitue une façon insidieuse de détourner la loi Evin.

C'était une parenthèse, mais cela souligne la difficulté qu'il y aura à faire respecter ce droit et met en évidence un risque de contentieux interminables entre les divers pollueurs, qui nieront toujours que leur pollution nuit à la santé, et les consommateurs qui, bien évidemment, affirmeront le contraire.

Or j'ai déjà insisté sur le côté plurifactoriel de l'étiologie des maladies qui peuvent être provoquées par la pollution atmosphérique.

Tout en adhérant comme moi au principe que vous avez affirmé, je sais que le président de la commission des lois, Pierre Mazeaud, a déposé un amendement visant à en atténuer les conséquences en en faisant un objectif et non plus un droit. Ce terme n'est d'ailleurs pas très éloigné de votre pensée puisque vous avez parlé ce matin d'objectif constitutionnel. Cet amendement n'a pas été retenu en commission mais il doit être représenté en séance publique, je ne sais pas sous quelle forme. Peut-être serait-il sage de l'adopter.

Votre projet de loi est un projet ambitieux. Vous l'avez placé sous le signe de la santé et vous avez proposé un certain nombre de dispositions importantes pour y parvenir.

Il était temps, car est-il nécessaire de rappeler que la dernière loi sur l'air remonte à 1961 ? Bien évidemment, depuis cette date, notre environnement s'est profondément modifié, principalement nos conditions de transport, avec essentiellement le développement de la voiture individuelle qui, comme vous l'avez souligné, est la principale cause de pollution urbaine.

Vous avez aussi ouvert des perspectives économiques d'avenir, par la généralisation des mesures que vous nous proposez, et tout homme politique responsable ne peut qu'être sensible à votre argumentation. Je souhaite que les industriels compétents vous suivent dans ce domaine.

Je suis comme vous persuadé que les problèmes d'environnement seront au centre des débats politiques du troisième millénaire, qu'après l'écologie romantique que nous avons connue jusqu'à présent, nous allons rentrer dans une période d'écologie scientifique car il y va de la survie de l'homme.

Le projet de loi vise deux objectifs : mettre en œuvre une politique de surveillance de la qualité de l'air, et favoriser la réduction de la pollution atmosphérique.

A cet effet, il va permettre de doter l'ensemble du territoire national d'outils de planification efficaces pour améliorer la prévention de la pollution atmosphérique. Tel est le contenu des titres II, III et IV.

Le titre II prévoit ainsi la création d'un plan régional pour la qualité de l'air.

D'abord défini comme un document d'orientation facultatif, ce plan a été rendu obligatoire par le Sénat.

Elaboré par le comité régional de l'environnement, dont la création est elle aussi rendue obligatoire, les conseils départementaux d'hygiène et les représentants des organismes prévus à l'article 3, ce projet de plan est ensuite soumis pour consultation au public, puis transmis aux conseils municipaux de certaines communes et aux conseils généraux, qui ont alors un droit de modification.

Dans le projet de loi initial, le conseil régional ne pouvait intervenir que sur le texte ainsi modifié. J'ai présenté un amendement, qui a été adopté par la commission, précisant les modalités de consultation du conseil régional. Un amendement de même nature, qui avait été proposé à la commission de la production et des échanges, n'avait pas été adopté parce que le conseil régional participe déjà à l'élaboration du projet de plan dans le cadre du comité régional de l'environnement.

Si je comprends tout à fait cet argument, il me semble toutefois préférable de permettre à l'ensemble des conseillers régionaux de donner leurs avis et de communiquer leurs propositions de modifications au même titre que les conseillers communaux et généraux. Nous connaissons tous ici sur ces bancs, et vous aussi, l'attachement légitime des élus en matière d'environnement, à pouvoir se prononcer sur ce qui touche le cadre et la qualité de vie de leurs concitoyens.

Le titre III établit la création d'un plan de protection de l'atmosphère. Soumis à enquête publique, il est élaboré par le préfet.

Il faut aussi noter que ce chapitre introduit une disposition fondamentale en accordant au préfet le pouvoir de prendre des mesures d'urgence en cas de pic de pollution.

Enfin, le titre IV rénove le plan de déplacements urbains, créé en décembre 1982 et sur lequel de nombreux orateurs se sont déjà exprimés.

Ce texte contient une autre disposition particulièrement importante, celle qui intègre la protection de l'environnement dans la liste des critères pris en considération lors des choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport.

Cette mesure tient compte au plus haut point des préoccupations de nos concitoyens, car la défense de la qualité de vie mobilise de plus en plus d'hommes et de femmes, profondément sensibles aux problèmes liés à l'environnement.

Tenir compte des critères de défense de l'environnement dans des décisions fondées jusqu'à présent sur des éléments uniquement économiques et sociaux signifie que l'on prend en considération le changement qui s'est opéré dans les mentalités, et les nouvelles aspirations des Français.

Je ne m'étendrai pas sur les titres VI, VII, VIII et IX qui, par des mesures techniques, des dispositions financières et fiscales, des contrôles et sanctions, présentent les moyens que se donne l'Etat pour mener à bien une politique volontariste et responsable en matière de lutte contre la pollution atmosphérique.

Ce texte reconnaît à chacun le droit de respirer un air de qualité, ainsi que le droit à l'information en ce domaine. Il dote le territoire national d'outils de surveillance de la qualité de l'air, et donne les moyens aux différentes instances de lutter contre la pollution atmosphérique. Il introduit la préoccupation environnementale dans les choix d'aménagement du territoire, de développement urbain, notamment en ce qui concerne les infrastructures de transport, et même dans les choix fiscaux.

Pour toutes ces raisons, madame le ministre, je ne peux que soutenir votre action et, bien évidemment, je voterai ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

**M. Jean-Pierre Brard.** Permettez-moi, en guise de préambule, madame le ministre, de vous dire combien j'apprécie ce trait d'humour qu'est l'annonce de l'augmentation des tarifs RATP de plus de 5 p. 100 le jour de la discussion du projet de loi sur l'air, alors que chacun s'accorde à reconnaître que le développement des transports publics est un moyen efficace de combattre la pollution. Vous savez bien que chaque augmentation de tarifs des transports en commun – je pense par exemple à la carte orange pour l'Île-de-France – a un effet dissuasif sur la fréquentation du réseau RATP en particulier. Les statistiques réalisées depuis le début de l'année sur le nombre de voyageurs fréquentant les véhicules de la RATP sont éclairantes.

Il y a quelques jours, plusieurs métropoles françaises, dont bien entendu la mégapole parisienne, ont subi des pics de pollution avec, jeudi dernier notamment, un indice 8 caractérisant une mauvaise qualité de l'air : pollution photochimique liée aux émissions automobiles, aux mauvaises conditions de dispersion et à l'intense rayonnement. Il n'est pas possible d'agir sur les deux derniers éléments. Reste donc la pollution liée au trafic automobile.

La question que se posent nos concitoyens est simple : le texte de loi qui nous est soumis sera-t-il en mesure d'influer sur ce facteur ? Pourrions-nous espérer la disparition de ces pics ?

Oh, madame le ministre, vous avez bien dressé un constat, établi un diagnostic, et, à l'évidence, il font l'objet d'un consensus de la part de notre assemblée, car

voire description de la situation est tout à fait incontestable, tout comme est indiscutable le lien que vous avez souligné entre la pollution et le risque de mortalité. Mais la belle affaire que de dresser ce constat et que de savoir de quoi l'on meurt si l'on n'a pas les moyens d'échapper à l'issue fatale !

Madame le ministre, votre projet de loi est généreux dans son contenu. Et s'il n'est pas vraiment critiquable de ce point de vue, il l'est en raison de ce qu'il ne contient pas. A cet égard, il ne détonne pas dans l'orientation gouvernementale actuelle, y compris par rapport aux mesures qui ont été prises par le Gouvernement sous forme d'ordonnances sur la santé : on reconnaît que la santé est un droit mais on réduit sans cesse les moyens de se soigner !

**M. Claude Gaillard.** C'est faux !

**M. Jean-Pierre Brard.** Comment ? Vous le dites un peu faiblement et il ne suffit pas d'affirmer que c'est faux, il faut surtout le démontrer ! Sinon cela relève de l'incantation.

Je redoute, madame le ministre, que, du fait de l'insuffisance de moyens, pour ne pas dire de l'absence de moyens – car vous avez égrené quelques millions dans votre discours – nous ne soyons plutôt dans le domaine de la loi inutile.

**M. Patrick Trémège.** Ils ne vous reviennent pas cher les milliards, à vous !

**M. Jean-Pierre Brard.** Peut-être faut-il y voir une cohérence avec les promesses du Président Chirac, puisque, exceptionnellement, il s'était bien gardé d'avancer quoi que ce soit dans ce domaine, de même qu'il s'était gardé de toute initiative écologique lorsqu'il était maire de Paris. Il faut d'ailleurs reconnaître au Président de la République qu'il n'a jamais eu la réputation d'un écologiste, pas même non pratiquant, alors qu'il a toujours été un productiviste impénitent !

**M. Patrick Trémège.** Nous n'avons pas de leçons à recevoir de votre part !

**M. Jean-Pierre Brard.** Oh, la séance d'aujourd'hui ne suffirait pas à vous les administrer, mon cher collègue. Moi qui suis instituteur, je sais que la pédagogie est un art difficile et qu'il faut se répéter souvent pour être entendu des élèves qui viennent d'une culture différente ; or la vôtre est vraiment hétérogène à la mienne ! (*Sourires.*)

**M. Jacques Pélissard.** Vous ne manquez pas d'air !

**Mme le président.** Le mot est d'actualité, monsieur Pélissard, mais laissez M. Brard poursuivre.

**M. Jean-Pierre Brard.** Je vous remercie, madame la présidente.

Certes, le réseau de surveillance des pollutions doit être amélioré. Mais en matière de prévention des pollutions, ce texte manque cruellement d'ambition. A moins qu'il n'ait été sérieusement bridé, retravaillé, vidé de tout contenu par certains de vos collègues, madame le ministre. Et j'imagine le chemin de croix que vous avez dû gravir, chacune des stations étant représentée par l'un de vos collègues, membre du Gouvernement, la douzième se trouvant à Matignon !

**M. Claude Gaillard.** Mais quel succès aujourd'hui !

**M. Jean-Pierre Brard.** Comment allons-nous limiter, stopper, puis réduire la progression de la pollution de l'air par les transports dans les dix années à venir ? Quels

moyens coercitifs seront nécessaires pour atteindre cet objectif de santé publique ? Quel financement dégager pour le développement des modes de transports alternatifs ? Telles sont les questions prépondérantes auxquelles votre texte ne répond pas. Vous le savez bien, madame le ministre, l'incitation ne saurait suffire. Il faut des contraintes suffisantes. Or celles-ci sont absentes dans votre texte.

Cela est sans doute dû moins aux limites posées par l'avis du Conseil d'Etat que vous avez bien voulu nous communiquer, madame le ministre, ce dont je vous remercie, qu'aux pressions des lobbies, qui théoriquement sont illégales, mais qui sont bien réelles dans notre pays et s'exercent dans les lieux de pouvoir, qu'il s'agisse des ministères ou de cette assemblée. Et si j'avais besoin de vous convaincre, madame le ministre – mais vous êtes femme d'expérience et je sais que cela n'est pas nécessaire –, il suffirait de consulter la liste des colloques qui se tiennent dans notre assemblée pour voir à quel point les lobbies sont actifs. Je vois d'ailleurs à certains sourires entendus...

**M. Jean-François Mattei**, rapporteur pour avis. Des sourires abusés !

**M. Jean-Pierre Brard**. ... qu'il n'est pas nécessaire de poursuivre ma démonstration.

**M. Claude Gaillard**. C'est que nous apprécions votre humour !

**M. Jean-Pierre Brard**. L'humour ne sert, monsieur Gaillard, qu'à mettre en valeur des idées et, pour le coup, à dénoncer une perversion du fonctionnement de notre assemblée.

**M. Philippe Legras**. Je vous en prie, pas de leçon !

**M. Jean-Pierre Brard**. Vous êtes blessé par ce que je viens de dire ?

**M. Philippe Legras**. Non, je suis surpris que cela vienne de vous !

**M. Jean-Pierre Brard**. En tout cas, vous n'êtes pas surpris par ce que je viens de dire : vous savez bien que les colloques sont ici une véritable industrie, et toujours avec les mêmes sponsors. (*Sourires.*)

Bernard Plasait, au Sénat, a prétendu que les médias dans ce domaine sombraient dans le sensationnel qui fait vendre. Toujours est-il que l'on se garde bien dans notre pays de répandre les rares études épidémiologiques réalisées, qui toutes pourtant établissent un lien de causalité directe entre les pollutions de l'air et certaines pathologies respiratoires, en particulier, comme l'a confirmé le professeur Mattei, qui est plus expert que moi en la matière, chez les nourrissons et les personnes âgées.

Rappelons tout de même, comme l'a fait l'orateur précédent, que l'étude ERPURS, évaluation des risques de la pollution urbaine pour la santé, a mis clairement en lumière l'augmentation du nombre de décès, jusqu'à 15 p. 100, d'hospitalisations, jusqu'à 20 p. 100, de visites médicales à domicile, jusqu'à 60 p. 100, et d'arrêts de travail, jusqu'à 20 p. 100, liée aux concentrations de fumée noires, de dioxyde de soufre, de dioxyde d'azote et d'ozone.

Chacun aurait le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé, si l'article 1<sup>er</sup> du texte était maintenu en l'état. Mais avec quels moyens pourrait-il satisfaire ce droit ? Certes, les préfets pourront prendre des mesures propres à limiter l'ampleur et les effets de la pointe de

pollution, notamment avec un dispositif de restriction ou de suspension de la circulation automobile. Intervenir sur les effets, mais cela ne saurait nous donner satisfaction.

Cela signifie-t-il que, si aucune disposition de cet ordre n'était prise, l'Etat pourrait voir sa responsabilité engagée parce que toutes les conditions pour le plein respect du droit mentionné à l'article 1<sup>er</sup> n'auraient pas été réunies ? La jurisprudence qui se créera certainement avec ce texte ne manquera pas d'intéresser au regard des faibles moyens que donne la loi, ce dont, madame le ministre, vos anciens confrères vous seront fort reconnaissants. Mais je reconnais volontiers que ce n'est pas l'objectif premier de votre texte.

**Mme le ministre de l'environnement**. Ni le second !

**M. Jean-Pierre Brard**. Ni le second, je vous l'accorde également et vous en donne volontiers acte.

Madame le ministre, je souhaite surtout revenir sur la détermination des seuils d'alerte en prenant l'exemple de l'Ile-de-France. L'ozone est un polluant qui intervient fréquemment dans les pics de pollution provoqués par le trafic automobile. Or que constatons-nous en regardant la carte des capteurs en Ile-de-France ? Que, dans l'Est parisien, le capteur le plus proche est situé à Champs-sur-Marne, soit à une quinzaine de kilomètres du périphérique parisien, et que dans le secteur qui s'étend de Paris à Champs, il y a une zone de non-observation de cette pollution. On ne compte d'ailleurs que cinq capteurs de fond en Seine-Saint-Denis – Saint-Denis, Aubervilliers, Montreuil, Le Raincy, La Courneuve – dont un situé, chacun l'aura noté, dans une ville aussi industrielle et particulièrement sillonnée par le trafic de voitures et camions que l'est Le Raincy, ville chère au cœur de votre collègue Raoult.

Il faut noter d'ailleurs que les maires des villes que j'ai citées, maires dont je fais partie, ne sont jamais informés des résultats des mesures.

Dans le Val-d'Oise, département traversé par plusieurs autoroutes et proche d'un aéroport, on compte deux capteurs seulement, ce qui permet de dire qu'il n'y a pas pollution puisque, pour l'essentiel, on n'y mesure pas les pollutions, notamment celle par l'ozone.

Il est donc urgent de multiplier les capteurs, et ce pour une palette très large de polluants dans toutes les grandes agglomérations afin d'obtenir une image réelle des pollutions.

Au-delà des problèmes de mesures des pollutions, l'Etat est absent lorsqu'il s'agit de prévention. Alors qu'il devrait arbitrer clairement en faveur des transports collectifs, il opte pour des plans routiers et autoroutiers jusqu'au cœur des villes : par exemple, madame la présidente, les autoroutes A 16 et B 86 qui sont de véritables tranchées, de vraies saignées et, en même temps, des sources de pollution dans le département de la Seine-Saint-Denis. L'Etat encourage l'achat d'automobiles par les « balladettes » ou les « jupettes ». Il réduit sensiblement ses investissements dans les transports en commun, suivant en cela les orientations définies par la toute puissante Direction des routes, que vous avez dû affronter, madame le ministre, avec le courage qu'on imagine, mais avec un résultat, il faut le dire, un peu décevant.

Nous attendons que soit établi le coût réel de la route en tenant compte, outre l'investissement et l'entretien, des accidents, de la raréfaction de l'espace, des coûts sociaux, des coûts de pollution, notamment en termes de santé publique. A partir de ce coût global, il deviendrait indiscutable que les efforts portent sur les transports collectifs.

Je n'ai pas le temps de parler de l'IFEN, – Institut français de l'environnement – ni de l'intégration des coûts environnementaux en comptabilité publique. Mais, en ce domaine, il y a beaucoup à faire.

Par ailleurs, l'Etat doit être l'initiateur du développement d'automobiles moins polluantes, moins nuisantes, accessibles aux familles modestes, par un alourdissement fort de la fiscalité non seulement sur les carburants polluants, mais aussi sur les grosses cylindrées, qu'il faudrait décourager de circuler en ville.

**M. Patrick Trémège.** Ces sont les moins polluantes !

**M. Jean-Pierre Brard.** Je ne suis pas sûr que les Rolls polluent moins que les autres, mon cher collègue.

**M. Patrick Trémège.** Je ne suis pas concerné !

**M. Jean-Pierre Brard.** Je n'ai pas dit que vous l'étiez ! Pourquoi vous défendez-vous lorsqu'on met en évidence les privilèges que vous soutenez ici ?

**M. Patrick Trémège.** C'était pour abrégé votre propos !

**Mme le président.** Je vous en prie, mon cher collègue, c'est à moi qu'il revient de demander à M. Brard d'abréger ses propos.

**M. Jean-Pierre Brard.** Vous reconnaîtrez avec moi, madame la présidente, que j'ai été interrompu plusieurs fois (*Rires*) parce que nos collègues de droite,...

**Mme le président.** Alors ne vous laissez plus interrompre !

**M. Jean-Pierre Brard.** ... qui ne veulent pas qu'on aille au fond des problèmes, multiplient les obstacles.

L'actuel avantage fiscal du diesel, qu'il s'agisse de la TIPP sur le gazole ou de la vignette automobile, doit être progressivement supprimé...

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Très bien !

**M. Jean-Pierre Brard.** ... au bénéfice d'avantages fiscaux pour le GPL ou les voitures électriques.

**M. Claude Gaillard.** Très bien !

**M. Jean-Pierre Brard.** Vous avez entrouvert la porte et, ce faisant, vous nous avez mis l'eau à la bouche. Nous voudrions en savoir plus sur ce sujet, madame le ministre.

De tout cela, il n'est malheureusement pas question, dans votre projet qui ne fait qu'effleurer le grave problème de la pollution atmosphérique. Je regrette également qu'il n'y ait rien sur la coopération internationale, secteur dans lequel tant de choses sont à faire.

Pourtant, nos concitoyens sont mobilisés, prêts à consentir des efforts, conscients qu'ils sont que l'enjeu est non seulement leur santé, mais celle des générations futures.

Malgré les pressions de lobbies très puissants, peut-être devrais-je dire omniprésents, y compris d'ailleurs dans les directions de l'équipement et de l'industrie, l'Etat doit prendre la mesure du danger et impulser une véritable politique de rechange. Nous tenterons, madame le ministre, de contribuer à ce mouvement par des amendements dont certains nous ont été suggérés par des courants qui ne sont pas représentés dans cet hémicycle du fait de l'injustice de la loi électorale – je pense aux écologistes des Verts et aux associations de protection de l'environnement.

Ces amendements, si vous vouliez bien les accepter, madame le ministre, renforceraient votre projet, lui donneraient un sens et une dynamique. Du traitement qui leur sera réservé, comme l'a dit notre collègue Georges Hage tout à l'heure, dépendra notre position finale.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** La commission en a retenu certains !

**M. Jean-Pierre Brard.** Je sais, mais nous verrons si le Gouvernement les retient, monsieur le rapporteur.

Pour l'instant, madame le ministre, je crains que votre projet de loi ne soit comme le vent frais qui passe : c'est bien agréable dans l'instant, mais quand on ouvre la main après avoir essayé de le saisir, il n'en reste rien !

**Mme le président.** C'est votre temps qui est passé, monsieur Brard ! (*Sourires.*)

**M. Jean-Pierre Brard.** En effet, madame la présidente, mais j'en ai terminé.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Madame le président, je demande une brève suspension.

**Mme le président.** La suspension est de droit.

#### Suspension et reprise de la séance

**Mme le président.** La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures quinze, est reprise à dix-neuf heures trente.*)

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

La parole est à M. Patrick Trémège.

**M. Patrick Trémège.** « Chacun a le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. » Si votre loi, madame le ministre, ne s'était limitée qu'à cette disposition, vous auriez déjà très largement contribué à améliorer ce que vous avez raison de définir comme faisant partie du patrimoine mondial. Y assujettir le devoir pour chacun d'entre nous d'y contribuer – amendement que je vous soumettrai – me semble compléter utilement votre souhait en y ajoutant une valeur d'effort commun, tant il est vrai que, dans ce domaine particulier, rien de durable ne s'effectuera sans l'adhésion de plus grand nombre.

La loi que vous nous présentez n'est pas seulement une déclaration de principe pour qui veut la lire avec un tant soit peu d'objectivité, c'est un véritable cadre normatif qui, pour peu que vous acceptiez un certain nombre d'amendements, autorisera une réelle et efficace action pour l'environnement, et, par la même, une amélioration de la qualité de la vie de nos concitoyens.

Aujourd'hui, dans la région parisienne, 80 p. 100 de ce qu'il est convenu d'appeler la pollution est d'origine automobile. Ne nous exonérons pas, cependant, de la nécessité d'appréhender les actions à mener en ce qui concerne les 20 p. 100 restants, qui résultent essentiellement des sources fixes. Il est cependant clair que notre priorité doit consister à s'attaquer aux incidences – le mot est faible – de la circulation automobile.

Celles-ci mettent en cause l'équilibre écologique, et en cela j'approuve le titre du texte de loi, qui appelle à une utilisation rationnelle de l'énergie, condition nécessaire à un développement durable. Mais je regrette qu'il ne soit pas suffisamment fait référence dans le corps du projet à l'impact de la pollution sur la santé. Dès lors que la santé est en cause, rien ne saurait être négligé.

Avec mes collègues Jean Tiberi et Jean-François Mattei, je proposerai à la représentation nationale de revenir systématiquement sur ce point lors de l'examen des articles.

Dans le même souci, je proposerai par amendement la création d'un comité régional de l'air et de la santé où, comme l'a proposé le président Giraud pour la région Ile-de-France, les spécialistes du suivi de la qualité de l'air et ceux de la santé pourront, avec les élus et les représentants des associations, débattre utilement, et ainsi permettre une action efficace.

Cela nous évitera sûrement les interprétations très fantaisistes qui ont été données à propos des effets de la pollution atmosphérique sur la santé, et permettra, j'en suis persuadé, de disposer de données fiables, impartiales et scientifiquement vérifiées, dans le cadre du principe de prévention et de précaution auquel vous avez fait référence.

La qualité de l'air est une préoccupation permanente et de longue durée.

Les études scientifiques récentes montrent que l'influence de la qualité de l'air est sensible tout au long de l'année et que les effets des seules pointes de pollution représentent une part relativement faible des effets cumulés sur l'ensemble de l'année.

Il est donc souhaitable d'améliorer globalement la qualité de l'air tout au long de l'année.

C'est sur cette pollution de fond que nous devons agir, les pics de pollution apparaissant non pas à l'occasion d'une augmentation particulière de la circulation, mais du fait d'accidents météorologiques, notamment grosses chaleurs, absence d'air ou grand froid.

Il est nécessaire de réfléchir au problème global posé, au niveau d'une agglomération, par l'organisation urbaine, les besoins de déplacements de la population et, surtout, par l'équilibre entre les différents modes de transport.

Il convient de créer les conditions propres à une gestion concertée et coordonnée de l'aménagement de l'agglomération et des transports.

La pollution de l'air doit, comme l'aménagement global de l'agglomération et la question des transports, trouver des solutions adaptées grâce à une concertation élargie et sans *a priori*, prenant en compte de façon équilibrée et objective les différentes préoccupations des collectivités territoriales.

La voie de la sagesse ne peut passer par des transferts de compétences qui seraient mal acceptés par les collectivités territoriales, ni uniquement par des procédures administratives, inévitablement trop rigides et souvent trop conflictuelles.

Votre projet, madame le ministre, répond à cette préoccupation en prévoyant la création de trois plans importants au niveau de l'agglomération, du département ou de la région : le plan de qualité de l'air, le plan de protection de l'atmosphère et le plan de déplacements urbains. A des niveaux de compétences diversifiés, ils assurent, par leur cohérence avec les principaux documents d'aménagement, les conditions indispensables à une action efficace et durable.

Il est important, dans ce cadre, que les collectivités territoriales puissent, comme cela est prévu dans le projet, participer activement à leur élaboration. Il faut préserver et renforcer cette participation, essentielle au succès de l'action à mener contre la pollution de l'air. Il est particulièrement nécessaire d'éviter, comme c'est hélas le cas pour les déchets, des plans purement formels, qui n'auraient aucune cohérence de gestion et seraient donc largement inopérants.

Veillons à ce que cette loi, qui concerne d'abord les agglomérations les plus étendues, puisse effectivement y être appliquée sans susciter des querelles de clocher dont les premières victimes seraient la santé et la qualité de l'air.

J'en viens aux points forts de ce texte.

Le projet repose sur un principe très important découlant du constat, fait par les scientifiques, que la santé de la population est clairement mise en danger par la pollution atmosphérique.

J'ai proposé plusieurs amendements visant à renforcer les aspects prenant en compte l'impact de la qualité de l'air, notamment en ce qui concerne la santé publique. Ils visent à compléter l'initiative du Gouvernement, tout particulièrement en matière de diffusion des connaissances scientifiques.

Un deuxième élément essentiel du projet de loi concerne l'information de la population. La loi du 2 août 1961 a eu des résultats remarquables dans le domaine des pollutions industrielles, pour lesquelles une action globale et nationale était essentielle, qu'il s'agisse des centrales électriques, des grands centres pétroliers, de la sidérurgie, des industries chimiques, etc. Mais les problèmes actuels, notamment la circulation automobile, mettent directement en jeu les comportements individuels et exigent donc une action en profondeur d'information, d'éducation, de persuasion et, parce que nos jeunes concitoyens sont particulièrement réceptifs à ce thème, une ambitieuse action pédagogique dès l'école.

L'information de la population conditionne en effet la participation active de celle-ci aux décisions qui seront prises, surtout au niveau local ; elle est donc essentielle à la concrétisation des orientations de la nouvelle loi. Ainsi, les dispositions prévues pour la mise en place des plans de qualité de l'air, des plans de protection de l'atmosphère et des plans de déplacements urbains seront mieux comprises, et donc mieux acceptées par une population qui manifeste chaque jour davantage son inquiétude. Ces mesures exigent une forte déconcentration des centres de décision et le texte y répond parfaitement ; l'efficacité est à ce prix.

Quant aux dispositions techniques prévues par les différents plans, trois éléments importants me paraissent devoir être soulignés.

Pour ce qui concerne les sources fixes de pollution, j'attache une importance toute particulière à l'utilisation du chauffage urbain et des réseaux de fourniture de froid comme mode de distribution privilégié de l'énergie dans les grandes agglomérations. Il s'agit en effet d'un moyen particulièrement important de lutte contre la pollution atmosphérique urbaine, notamment pour les émissions d'oxyde d'azote. Il s'agit aussi, au niveau d'une agglomération, d'un moyen de lutte efficace contre les émissions de gaz à effet de serre dont vous avez à de nombreuses reprises souligné l'impérieuse nécessité.

Je sais, madame le ministre, l'intérêt que vous portez à cette question ; nul doute que vous accepterez les amendements renforçant le texte sur ce point.

Pour ce qui concerne les sources mobiles de pollution, il me paraît essentiel de réserver une part minimale de la voie publique aux déplacements qui ne sont pas réalisés en véhicule individuel, c'est-à-dire la marche à pied, le vélo et les transports en commun. Je vous propose de leur réserver la moitié au moins de la voie publique dans les nouveaux aménagements, en laissant à chaque collectivité concernée le soin de répartir au mieux cette part.

Enfin, s'il est possible de favoriser l'utilisation des transports en commun pour les déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail, il est évident qu'un nombre important de déplacements professionnels ne peut s'effectuer sans des véhicules automobiles. Il convient d'aider l'effort de lutte contre les nuisances urbaines.

Dans l'esprit de l'action engagée à Paris, il y a près de dix ans, pour réduire les nuisances des chantiers, il faut inciter les principaux opérateurs professionnels gestionnaires de flottes de véhicules automobiles à lutter contre la pollution. C'est la raison pour laquelle j'ai proposé un amendement afin que les différents possesseurs de flottes renouvellent leur parc en priorité avec des véhicules peu ou pas polluants.

Autre point fort du texte : il est nécessaire de marquer la contribution de chacun à l'amélioration de la qualité de l'air. Dans cet esprit, il me paraît important de faire en sorte que chaque nouveau conducteur soit conscient de ses responsabilités, aussi bien en matière de sécurité qu'en matière d'environnement. Je proposerai d'intervenir dans le cadre du code de la route.

Sans doute conviendrait-il, à l'image de ce qui a été fait dans le domaine des déchets, de prévoir une application concertée du principe du pollueur-payeur. A l'instar de ce que nous connaissons déjà avec Eco-emballages, nous pourrions créer « Eco-Air ».

Le fait que les producteurs, les industriels, les distributeurs prennent leur part en amont dans l'effort en faveur de la protection de l'environnement ne me paraît pas aberrant. Est-il normal que ce soit toujours le consommateur final qui, sans avoir de choix raisonnables, assume les coûts ?

Enfin, il me paraîtrait préférable de laisser le soin aux collectivités territoriales compétentes, si elles le souhaitent, de participer au développement des véhicules moins polluants. Vous aviez proposé initialement un texte intéressant relatif à la fiscalité locale, et je souhaite que nous y revenions.

Vous avez repris, en lui donnant plus de cohérence, l'actuelle organisation dont bénéficie la capitale et vous avez prévu sur l'ensemble du territoire l'obligation de surveillance.

Faut-il citer le laboratoire extrêmement élaboré dont bénéficie l'Ile-de-France - AIRPARIF -, qui reçoit des financements émanant majoritairement des collectivités locales ?

Vous vous êtes inspirée des zones de protection spéciale pour vos plans de protection de l'atmosphère. Mais il est un domaine où ce sont les situations de la province qui devraient inspirer une adaptation à Paris : les pouvoirs municipaux en matière de circulation et de stationnement.

La gestion de la circulation et celle du stationnement sont, c'est une évidence pour tous, des leviers indispensables pour toutes les politiques d'environnement, qu'il s'agisse de pollution ou de partage équitable de l'espace public, éléments d'autant plus déterminants dans la capitale, comme vous le savez, madame le ministre.

Faut-il rappeler que les Parisiens sont les citadins du monde qui utilisent le moins leurs véhicules particuliers ? En effet, 75 p. 100 d'entre eux recourent aux transports en commun. Et si, aujourd'hui, la capitale est confrontée à un certain nombre de problèmes de pollution, c'est qu'il y a une incidence entre la banlieue et la ville.

Quant aux problèmes liés aux liaisons interrégionales, je n'en parlerai pas.

Quelle meilleure régulation s'offre à nous que celle d'une politique forte et dissuasive du stationnement ? Cette politique est de la responsabilité de l'Etat, qui n'a évidemment pas les moyens de l'appliquer puisqu'il revient à la municipalité de la capitale de la financer.

Le maire de Paris, bien qu'il apparaisse légitimement aux yeux des Parisiens comme responsable et bien qu'il soit périodiquement mis en accusation, se trouve, dans un domaine aussi essentiel, démuné de tout pouvoir. Il est temps de l'autoriser à être décisionnaire au moins conjointement avec le préfet de police.

J'ai encore parfaitement à l'esprit le souhait exprimé par l'ancien maire de Paris et de son adjoint chargé des finances de voir évoluer les choses dans le sens que je viens d'exprimer. Je ne doute pas que le Gouvernement, madame le ministre, répondra favorablement au souhait des parlementaires parisiens, dont vous savez qu'ensemble, UDF et RPR confondus, ils ont déposé une proposition de loi au Sénat allant dans ce sens. Faites que le maire de Paris ne soit pas le seul maire au monde - mis à part deux ou trois pays totalitaires - à ne bénéficier d'aucun pouvoir en matière de circulation, de stationnement et de transport.

Pour conclure je souhaiterais, madame le ministre, vous remercier de la méthode que vous avez adoptée pour la préparation de ce texte, en invitant de nombreux élus et experts des différents secteurs concernés et en écoutant avec beaucoup d'attention leurs points de vue.

Je constate que, si toutes les propositions n'ont pas reçu de suite favorable, les plus importantes ont été reprises.

Je vous remercie également d'avoir, dès la présentation du projet de loi devant le Parlement, demandé aux différents membres du groupe de concertation de bien vouloir apporter leur concours à l'élaboration des textes d'application. Il s'agit non seulement d'un gage de transparence, mais aussi d'un témoignage de votre volonté de faire de cette loi un texte réellement opérationnel, et ce rapidement.

Le sujet est urgent, même s'il va concerner les deux ou trois prochaines décennies. Je rends hommage, madame le ministre, à votre persévérance et à votre pugnacité. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.)*

**Mme le président.** Monsieur Trémège, j'ai apprécié l'effort que vous avez fait pour respecter votre temps de parole, sans toutefois y parvenir. *(Sourires.)* Quoi qu'il en soit, je souhaiterais que les prochains orateurs s'en tiennent strictement au temps qui leur est imparti.

La parole est à M. Philippe Legras.

**M. Philippe Legras.** Madame le ministre, alors que nous entamons l'examen de votre projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, le médecin, l' élu forestier et le simple écocitoyen que je suis souhaite vous féliciter pour une véritable initiative de santé publique qui concerne l'ensemble de nos concitoyens d'aujourd'hui, mais surtout ceux de demain.

Autant que la Société française de santé publique, les Français et les Françaises sont parfaitement conscients de l'importance de cette initiative en cette période critique, et plus particulièrement dans les zones urbaines, au lendemain de la conférence d'Istanbul, car la santé est naturellement une préoccupation prioritaire pour chacun d'entre nous.

Oui, le Gouvernement a bien fait de nous proposer cette indispensable actualisation de la loi en prenant en compte, et il n'en était que temps, l'être humain au cœur de son environnement. C'est la première fois que cela se produit, quoi qu'en disent ceux qui, jusqu'à présent, n'ont que trop peu fait dans ce sens.

Je souhaite également vous remercier d'avoir, la première, su dépasser la dimension abstraite et contemplative de l'écologie pour aborder d'une façon active, concrète, humaine et globale, cet important sujet qu'est la pollution de l'air et sa prévention. A cette occasion, je rappelle que l'on ne choisit pas de respirer, pas plus que l'on ne choisit l'air que l'on respire.

Je voudrais également vous exprimer notre reconnaissance pour avoir suivi une démarche concertée et progressive, s'agissant d'un texte plus pédagogique qu'excessivement contraignant, plus préventif que curatif, et qui fait appel à l'« écocitoyenneté ».

Oui, madame le ministre, vous avez raison de rappeler l'intérêt économique et promotionnel de votre texte, comme vous avez raison de privilégier l'initiative, la conscience et la responsabilité collective, par rapport à la contrainte. Finalement, n'est-ce pas cela, l'« éco-éthique », si chère à notre collègue Jean-François Mattei ?

Certes, votre projet, et vous n'en serez pas surprise, ne fera pas l'unanimité – le contraire eût été un miracle – parce que rien n'est jamais parfait et que c'est une constante de la nature humaine que de jalouser ce que l'on aurait aimé faire soi-même et que d'autres font à votre place.

Mais n'attachez que peu d'importance à ces griefs sur l'intitulé, l'ambition, la portée, la vision, la médiatisation, les limites, d'un texte attendu, qui devra, à l'évidence, être complété, notamment par des dispositions propres à l'énergie et aux transports. Il devra avoir un effet d'entraînement international conforme au sommet de Rio, la pollution atmosphérique étant par définition sans frontières. Il devra aussi, et c'est le point le plus important, être soutenu par d'indispensables dispositions fiscales et financières, qui seront le témoignage d'une véritable volonté politique et le gage du succès.

C'est sur ce dernier point que je souhaite finalement attirer votre attention, comme celle du Gouvernement, mais plus particulièrement celle de Bercy, dès lors que de la pérennité des moyens mis en œuvre dépendent les résultats.

Le prélèvement de 0,4 centime par litre prélevé sur la TIPP, doit au moins, faute d'être affecté, être garanti dans le temps afin que, chaque année, ne soient pas quêtés les 200 millions de francs minimum nécessaires. A ce sujet, un amendement à l'article 22 a malheureusement été rejeté. L'engagement du Gouvernement sera déterminant.

J'en viens à la forêt. La forêt se révélant être le poumon vert inversé via la photosynthèse et la captation du CO<sub>2</sub>, la fiscalité sur l'investissement sylvicole et le reboisement devra prendre en compte ce rôle indispensable d'épuration anti-effet de serre.

Le matériau « bois » étant à long terme le meilleur siège de stockage du carbone, il apparaît urgent d'en imposer une utilisation minimale, qui est à préciser – de l'ordre de 20 p. 100 –, dans la construction. Un amendement dans ce sens a également été déposé.

Le recours aux énergies renouvelables, et plus particulièrement à l'énergie « bois », doit être incité en mettant en cohérence, d'une part, la volonté exprimée à tra-

vers le plan « bois-énergie » de 1993, à l'initiative des ministères de l'industrie, de l'agriculture et de l'environnement, et, d'autre part, les aménagements fiscaux, sans parler du rôle en la matière de la commande publique, de l'Etat, des régions et des départements.

Ainsi, la TVA dissuasive sur les abonnements aux réseaux de chaleur, la TVA démobilisatrice sur le bois de chauffage d'une longueur inférieure à un mètre...

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Une réforme de la TVA serait, en effet, très importante !

**M. Philippe Legras.** ... alors que les alimentations collectives concernent des plaquettes, la TVA pénalisante sur les équipements générateurs d'énergie renouvelable ou mobilisateurs de ressources, les mesures réglementaires défavorables relatives à la teneur maximale en poussière des fumées de chaufferie, prenant en compte la puissance totale du dispositif de chauffe, qui est nécessairement, très souvent, bi-énergétique : autant d'éléments qui imposent de créer des conditions de discrimination négative favorables aux énergies renouvelables en général et à l'énergie « bois » en particulier.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Très juste !

**M. Philippe Legras.** De même, il conviendrait de laisser la liberté aux collectivités territoriales en ce qui concerne les véhicules non polluants – fonctionnant à l'électricité, au GPL ou au GNV –, en autorisant des aménagements de taxe sur les cartes grises ou de vignette.

Madame le ministre, le projet de loi est bon et je ne doute pas que nos concitoyens le perçoivent ainsi. Mais, ne nous voilons pas la face : cette loi n'est ni parfaite ni complète. Elle est un point de départ. A chaque jour suffit sa peine : ce texte méritera d'être complété et adapté, notamment pour ce qui concerne l'énergie et les transports.

Cette loi sera ce que sera la volonté politique et les moyens consentis. Elle sera ce que seront l'écocitoyenneté individuelle et la responsabilité collective. Elle sera ce que seront la cohérence politique interministérielle et le respect d'une approche stratégique globale. Sur ce point, nous devons être, à vos côtés, particulièrement vigilants.

Soyez assurée, madame le ministre, que, soutenant votre action et participant à l'amélioration de votre texte, nous y veillerons, notamment lors de l'examen des futures loi de finances. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Jean-Paul Fuchs.

**M. Jean-Paul Fuchs.** Madame le ministre, il n'existait à ce jour, en matière de pollution atmosphérique liée à l'utilisation des moyens de transport, aucune grande loi comparable à celles qui ont été adoptées depuis une vingtaine d'années pour combattre toutes les autres formes de pollution.

Il convient donc de vous féliciter d'avoir élaboré, dans un délai finalement très bref, un texte qui comble cette grave lacune et s'efforce de traiter le problème de la qualité de l'air sous différents aspects : la mesure, l'information, la prévention, l'urbanisme, la définition d'un cadre technique contre les émissions polluantes, la fiscalité, les contrôles et les sanctions.

Je ne peux qu'exprimer mon approbation globale d'un dispositif qui a le grand mérite de la cohérence, même si je dois formuler des observations.

D'abord, je trouve la rédaction du texte un peu technique eu égard aux défis que celui-ci a pour objet de relever.

La politique de l'environnement ne doit pas seulement se traduire par un ensemble de mesures techniques protégeant la nature contre les effets d'une croissance économique source de pollutions. En effet, contrairement à ce que pensent certains écologistes ou d'autres personnes, la politique de l'environnement n'a pas pour finalité la seule préservation de la flore et de la faune.

Préservation, politique de l'air, du sol, de l'eau, de l'urbanisme, de l'exode rural, des transports ont des dimensions environnementales, car elles participent à la qualité de vie et à l'épanouissement de l'homme.

**M. Philippe Legras.** Très juste !

**M. Jean-Paul Fuchs.** Dans ces conditions, l'environnement et le développement durable seront au centre des préoccupations de notre société dans les années à venir. Les conséquences financières sont incalculables.

Il est clair que toute politique des transports – je pense à la fermeture de certaines lignes ferroviaires et à l'augmentation du nombre de camions qui en résulte – est vouée à l'échec si elle se révèle être en contradiction avec l'impératif majeur de la préservation de la santé publique. Cet impératif, vous l'avez dit, doit tenir compte de plusieurs éléments : la pollution de l'air – je pense aux particules rejetées par les moteurs Diesel –, la diminution de la couche d'ozone stratosphérique, avec ses effets sur la santé et le climat, l'effet de serre, qui induit une élévation de la température, l'ozone dans la troposphère, qui provoque une irritation des yeux et des cancers.

En formulant une deuxième observation, je rejoindrai M. Mattei.

Après l'article 1<sup>er</sup>, qui énonce le principe selon lequel chacun a le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé, la préoccupation de santé n'apparaît plus qu'en filigrane. J'espère que l'Assemblée adoptera les amendements de notre collègue, qui tendent à faire de la santé le fil conducteur du texte.

J'ajouterai quelques observations supplémentaires, que je formulerai très brièvement afin de ne pas dépasser les cinq minutes qui me sont imparties.

Le droit à l'information est fondamental et pourrait figurer parmi les dispositions de principe de l'article 1<sup>er</sup>.

Il serait utile de préciser que l'Etat exerce son rôle dominant en coopération avec les collectivités et dans le respect de la libre administration.

Les notions d'objectifs de qualité, de seuil d'alerte, de valeurs limites, notions nouvelles dans notre droit, gagneraient à être précisées.

Les plans de déplacement urbains doivent être obligatoires et étendus peu à peu aux agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Quant au problème de l'opposabilité des plans de déplacement urbains, il me semble abordé d'une manière restrictive.

J'ajouterai deux observations, qui me semblent plus importantes.

D'une part, il serait, à mon sens souhaitable de confier l'élaboration des plans de déplacement urbains aux établissements publics de coopération intercommunale.

D'autre part, votre projet est relativement timide en ce qui concerne les dispositions fiscales. Cette timidité ne peut être invoquée à l'encontre du caractère non contraignant de la plupart des dispositions – l'argument a été avancé par l'opposition. Je pense au contraire qu'il est toujours préférable de convaincre, appuyé par une législa-

tion incitative, plutôt que de contraindre. Contraindre sans l'accord des personnes concernées n'est jamais efficace !

Je sais que vous devez prendre en compte les impératifs de la politique économique et financière générale du Gouvernement, qui exclut toute hausse obligatoire des prélèvements.

Vous devez aussi respecter les règles de procédure budgétaire.

Dans ce contexte, je me félicite que les débats au Sénat aient permis de retenir une rédaction claire et précise du principe du pollueur-payeur, et de votre engagement d'affecter 0,4 p. 100 du produit de la TIPP à la mise en œuvre de la loi.

Je souscris aux observations du sénateur Philippe Richert, qui estime que ces engagements ne permettent pas d'atteindre les sommes nécessaires, et qui regrette que ces ressources ne soient pas pérennes. C'est pourquoi je souhaite que notre assemblée adopte un dispositif inspiré de celui qui avait été retenu par la commission des affaires économiques et du plan du Sénat, à savoir l'institution d'un prélèvement sur les recettes de l'Etat reversé à un nouveau fonds pour l'amélioration de la qualité de l'air.

Madame le ministre, le texte que vous nous présentez aujourd'hui est novateur, et nous devrions tous objectivement nous en féliciter.

Notre législation en matière de pollution atmosphérique liée à l'utilisation des moyens de transport était en retard sur la législation de nombreux pays.

La France sera ainsi, même si le texte n'est pas parfait, parmi les pays à la législation la plus avancée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Yves Van Haecke.

**M. Yves Van Haecke.** Madame le ministre, j'afficherai à mon tour une grande satisfaction, car je mesure l'enjeu de votre projet et les mille obstacles qui pouvaient le faire avorter.

D'avoir su rassembler autour de vous les experts, les représentants qualifiés des défenseurs de l'écologie et des parlementaires compétents vous a certainement permis de toucher au but et d'éviter le double écueil d'en faire trop ou de ne pas en faire assez.

Le président de la commission de la production et des échanges a eu le mot juste ce matin en déclarant que ce devait être fini de la liberté de polluer tranquille au volant de sa voiture, expression du « je-m'en-foutisme » au quotidien que notre société supporte un peu trop facilement.

Les objectifs du projet ont été expliqués par vous-même ainsi que par les rapporteurs, et vous savez que l'opinion publique est profondément pénétrée de son utilité, les sondages le prouvent à l'évidence.

Les effets immédiats et tangibles sur la santé sont une chose, mais le trouble diffus qui accroît le stress et la « fatigabilité » en est une autre, et cela n'inquiète pas moins nos contemporains.

Les troubles sociaux et économiques sont de tous ordres. Que dire de la destruction de la statuaire de nos cathédrales et même de la statuaire bien plus récente ? Nous n'aurons bientôt plus droit qu'à des reproductions, comme à Lascaux !

Il a été aussi beaucoup question de l'œuvre réalisée jusqu'à présent dans la maîtrise des sources de pollution de l'air je veux parler des résultats de l'application de la grande loi du 19 juillet 1976 sur les établissements classés.

La baisse des émissions polluantes des installations industrielles a été en effet spectaculaire. Il faut avoir certains chiffres en mémoire : depuis 1980 il y a eu une baisse de 70 p. 100 pour le dioxyde de soufre, de 70 p. 100 pour les oxydes d'azote, de 40 p. 100 pour le gaz carbonique issu des industries et des chaufferies industrielles. Pendant ce temps, les rejets dus au transport ont augmenté dans de fortes proportions : 20 p. 100 pour les oxydes d'azote, 40 p. 100 pour le gaz carbonique, sans parler du taux d'ozone, qui augmente lui aussi.

Alors, la sentinelle de l'avenir de la planète, comme vous vous êtes parfois définie, a eu le courage de soulever la question et d'organiser par voie législative – nous y sommes – la mobilisation pour faire face à ces dangers.

Il est facile de faire la critique de votre projet, mais sa méthode n'est pas contestable et je la soutiens tout à fait : avant tout, recueillir une information scientifique incontestable et la diffuser. Cette transparence acquise, il faut que la pression sociale s'exerce car, dans le domaine de l'écologie, rien ne se fait de façon brutale et incomprise. Il faut que, chacun à sa place agisse – autorités administratives, exécutifs des collectivités locales, chefs d'entreprise, notamment – car la réponse à un phénomène complexe ne peut qu'être complexe et plurielle, jusques et y compris par l'adaptation du comportement des particuliers et leur éducation.

Il y a quelques jours, je me trouvais en Allemagne dans la ville jumelle d'Avallon. Au bord de la Moselle, j'ai fait de la bicyclette, comme tous les Allemands ce jour-là, parce que c'était le jour où, tout au long de cette rivière si jolie, les voitures étaient totalement interdites, de Trèves jusqu'à Coblenze. Voilà un exemple que nous pouvons méditer.

Mais je voudrais appeler à mon tour l'attention du Gouvernement sur le financement du réseau de mesures. C'est là où le bât blesse. J'ai signé un amendement qui affecte une partie de la TIPP à l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Cet amendement se heurte à certains principes de notre droit budgétaire. Il est facile au ministère des finances de s'y opposer ; il est aussi facile aux services de l'Assemblée de le déclarer irrecevable. Faut-il pour autant soutirer les 200 millions de francs manquants du budget de l'ADEME ? Je sais que cela n'est pas possible : la taxe parafiscale sur les émissions atmosphériques de l'industrie ne va produire que 230 millions de francs en 1996, et il ne s'agit pas de taxer encore l'industrie – puisque ce n'est pas d'elle qu'il s'agit – mais des transports polluants. C'est donc à ces derniers de régler cette dépense nouvelle. Votre texte le dit, dans une périphrase un peu compliquée qui a l'inconvénient de ne pas avoir de portée normative.

Dans ces conditions, il faut trouver un système. Ne suffirait-il pas de créer une taxe parafiscale égale de 0,4 centimes par litre d'essence ou de gasoil et de l'affecter à l'ADEME qui, et c'est bien dans sa mission, doit assurer la coordination, l'animation et le financement du réseau de mesures ? Si cela n'est pas fait maintenant, peut-être qu'en deuxième lecture, nous pourrions traiter la question au fond.

J'ai une autre demande à vous présenter. L'on veut encourager l'usage des carburants moins polluants, et notamment le gaz de pétrole liquéfié, le GPL, qui a bénéficié dans la loi de finances initiale de 1996 d'une baisse très forte, de la TIPP – un franc par litre. Pour diffuser l'usage du GPL, ne faut-il pas assimiler la combinaison GPL et essence, c'est-à-dire la bicarburantation, à l'usage du GPL lui-même ? En ce qui concerne la pollution, les résultats sont assez voisins, mais, de cette façon-là, nous assisterions probablement à une diffusion bien plus rapide de l'usage du GPL.

Enfin, le projet de loi laisse de côté l'avenir des biocarburants. Les agriculteurs ont en mémoire les conclusions de la conférence annuelle. Il est nécessaire que le Gouvernement puisse les rassurer sur ce point et réaffirmer que le développement des carburants oxygénés issus de la production agricole demeure l'un des axes de notre politique.

Madame le ministre, lors du débat budgétaire de l'automne, j'ai regretté que vous ayez à livrer des batailles sur des questions budgétaires d'arrière-boutique, qui seraient terre à terre s'il n'était justement question de l'avenir de la planète. Nous y sommes toujours : les pieds sur terre et la tête dans les étoiles, nous vous aiderons à obtenir pour votre loi un financement crédible et permanent (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Ladislas Poniatoski.

**M. Ladislas Poniatoski.** Le Premier ministre a récemment déclaré, et à juste titre : « Il faut être en adéquation avec les aspirations des Français en sachant résister aux groupes d'intérêts particuliers. Il faut savoir prendre des risques. »

Le projet qui nous est présenté répond clairement aux aspirations des Français. Personne ne conteste l'urgence d'une réglementation dissuasive et préventive contre la pollution de l'air. Ce projet prévoit une batterie de mesures pertinentes pour détecter et faire reculer cette pollution.

Cependant, je m'interroge, car je suis frappé par la grande prudence du dispositif présenté. Pour résumer, ce projet me semble volontariste mais parfois trop flou sur l'essentiel, et son efficacité risque d'être limitée. Je vais vous faire des propositions pour le rendre plus volontariste et plus efficace. J'espère, madame le ministre, être entendu...

C'est un projet volontariste, notamment en ce qui concerne les modes de propulsion et de carburant propre, voitures électriques, GPL et GNV. L'efficacité de ces différentes formules est incontestable, particulièrement pour les véhicules électriques et le gaz de pétrole liquéfié. Le GPL est à la fois le carburant le plus économique, puisque le coût d'exploitation d'un véhicule fonctionnant au GPL - carburant est inférieur de 50 p. 100 à celui d'un véhicule à essence, et de 10 p. 100 à celui d'un véhicule au gazole. Le GPL est aussi le carburant le plus réducteur de pollution puisqu'il diminue le monoxyde d'azote de 30 à 65 p. 100 et l'oxyde de carbone de 40 à 75 p. 100.

Le dispositif que vous nous présentez appuie fortement ces formules propres en jouant sur les incitations fiscales. Il comporte cependant, à mon avis, quatre lacunes.

D'abord, l'absence de durée pour les incitations fiscales proposées risque de freiner le rythme d'investissement des producteurs de véhicules électriques et des industriels de

GPL : faute de lisibilité, ils risquent de choisir des objectifs de production modestes. Il faudrait au moins garantir le maintien des incitations sur cinq ans. Je vous propose d'amender le texte en ce sens.

La deuxième lacune, c'est de limiter les incitations aux véhicules GPL à monocarburation. Vous avez été nombreux, mes chers collègues, à le souligner. Faute d'un réseau de stations GPL suffisamment dense – moins de 700 sur le territoire national – les automobilistes doivent disposer d'un système de bicarburation GPL-essence. Ne pas inclure la bicarburation dans les incitations fiscales, c'est décourager de nombreux candidats au GPL et freiner très fortement sa diffusion. Je vous propose d'inclure la formule de bicarburation, notamment dans les articles 24 et 27, en leur accordant une exonération d'au moins 50 p. 100.

Troisième lacune, la faiblesse des avantages accordés aux taxis fonctionnant au GPL, comparés aux taxis utilisant des moteurs Diesel ou du carburant sans plomb. Vous leur accordez « royalement » une économie de 2 693 francs, ce qui est dérisoire, comparé au coût de l'équipement nécessaire pour rouler à la fois au GPL et à l'essence. Cet équipement coûte en moyenne 15 000 francs : c'est totalement dissuasif pour faire passer un taxi du diesel au GPL,...

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

**M. Ladislav Poniowski.** ... car, avec le diesel, il fait une économie de TIPP de 11 339 francs, soit quatre fois plus que s'il se servait du GPL. Je vous propose d'adopter une mesure plus incitatrice en fixant le plafond à 9 000 litres.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Très bien !

**M. Ladislav Poniowski.** Quatrième lacune, limiter l'exonération de la TVA aux seuls véhicules électriques. C'est évidemment totalement contradictoire avec votre volonté de soutenir l'ensemble des modes de propulsion propre. C'est également contraire aux articles 24 et 27 du projet, et je vous propose d'étendre cette exonération au GPL et au GNV c'est l'objet d'un sous-amendement à l'amendement n° 141.

Les mesures en faveur des carburants propres demeurent marginales car elles concerneront, en l'an 2000, au mieux 2 p. 100 de notre parc automobile. C'est pourquoi je m'étais permis de commencer en disant que votre projet volontariste est malheureusement trop flou sur l'essentiel – je veux parler des pollutions émises par le parc existant.

Nous connaissons les sources majeures de ces pollutions grâce aux enquêtes de l'ADEME et du programme européen Auto Oil. Ce sont évidemment des émissions liées aux moteurs actuels, oxyde de carbone, hydrocarbures, oxyde d'azote, émissions de surcroît porteuses de particules dans les moteurs Diesel.

Ce sont enfin et surtout les émissions liées à la vétusté du parc automobile provoquées par les moteurs de l'ancienne génération et le laxisme des réglages. Les chiffres sont éclairants : 20 p. 100 des véhicules sont responsables de 80 p. 100 des émissions polluantes. Si on remplaçait tous les véhicules vieux de plus de huit ans, la pollution serait divisée par trois.

Pour faire reculer ces pollutions, nous avons le choix entre des solutions d'attentisme, des solutions de principe difficilement applicables à court terme – et je veux parler notamment des mesures en faveur des bio-carburants – enfin, des solutions incitatrices immédiatement efficaces,

notamment celles qui consistent à pousser les automobilistes, par des réductions fiscales, à s'équiper en pot catalytique ou à changer leurs véhicules.

Je m'arrête là, parce que je ne voudrais pas trop entrer dans le détail. En tout cas, il faut aller vers ces trois mesures.

Il faut attendre l'échéance de 1997 et toutes les solutions en faveur du pot catalytique diesel. Il faut favoriser le bio-carburant, mais ce sera toujours limitatif et coûteux. L'ADEME l'a rappelé, le surcoût de l'éthanol serait de deux francs par litre. C'est pourquoi je vous propose également par divers amendements d'entreprendre de donner des incitations fiscales pour remplacer le parc actuel.

Le dispositif que vous nous proposez va dans le bon sens, mais il faut aller plus loin en accélérant le rythme de mise en place de carburant propre tel que le GPL, et en réduisant très fortement les émissions polluantes du parc existant, qui est le plus nuisible.

J'espère que vous saurez nous entendre les uns et les autres et j'espère que vous oserez, madame le ministre. Merci ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Denis Merville.

**M. Denis Merville.** Madame le président, madame le ministre, mes chers collègues, il est des coïncidences historiques parfois troublantes. Vingt ans après les premières lois qui ont hissé l'environnement au rang législatif, grâce à l'action de Robert Poujade, le premier des ministres de l'environnement, le Parlement se penche aujourd'hui sur une question essentielle, celle de la qualité de l'air.

S'agit-il pour autant d'éradiquer définitivement la pollution atmosphérique ? Sans doute pas. Cependant, il apparaît clairement que nos concitoyens aspirent à vivre dans un environnement de qualité, et nous les comprenons.

Une nouvelle loi sur l'air était donc attendue. Depuis longtemps, les Français, notamment ceux qui vivent dans les grandes agglomérations, espéraient que les pouvoirs publics se saisiraient du problème de la pollution atmosphérique.

Les « pics de pollution » constatés régulièrement, et en majeure partie dus à la circulation automobile, notamment dans la capitale, suscitent une inquiétude croissante.

Les rapports spécialisés ont également mis en lumière les incidences néfastes de la pollution sur la santé. En replaçant l'homme au centre des problèmes d'environnement, votre texte saura mieux convaincre les derniers sceptiques de la nécessité de mieux protéger notre atmosphère.

Ce projet répond donc à des besoins et à des aspirations fortes.

Pour autant, si l'attente de nos concitoyens est réelle, si l'étude de la pollution atmosphérique est une science jeune et évolutive, il est certain que, outre son influence sur la santé humaine, la pollution atmosphérique contribue à la dégradation de la faune, de la flore, mais aussi de notre patrimoine architectural. Les élus locaux constatent combien nos monuments se sont ainsi dégradés et combien cela coûte cher.

Madame le ministre, votre projet est important dans la mesure où nous allons intervenir pour compléter et adapter un dispositif législatif ancien et surtout pour définir un dispositif global de protection.

Je voudrais aussi saluer la méthode et l'énergie que vous avez déployée dans la préparation de ce projet de loi. Vous avez personnellement présidé et animé sept réunions de travail en conviant un panel large et représentatif de personnalités diverses. Ce n'était pas facile, mais vous avez manifesté en permanence votre souci de concertation, de dialogue, vous avez œuvré à concilier impératifs économiques et impératifs écologiques. C'est une démarche à généraliser si nous voulons aller vers un développement durable.

Si votre projet redonne un souffle nouveau à l'environnement, s'il comporte des avancées significatives, il ne faudrait toutefois pas que ce souffle soit trop court.

Les avancées ? Je citerai d'abord l'affirmation de principes généraux : le droit de tous à respirer un air sain, le droit à l'information. En prévenant la pollution à la source, votre projet permettra à notre pays d'anticiper et d'éviter que nous soyons confrontés aux problèmes que connaissent certaines mégalo-poles comme Mexico, Los Angeles ou Athènes.

Vous généralisez le dispositif de surveillance de la qualité de l'air en fixant des objectifs de qualité et des valeurs limites sur la base des références établies par les directives européennes. C'est là une excellente initiative.

Vous rendez obligatoire l'intervention des associations, aux côtés des représentants de l'Etat, de l'ADEME et des collectivités locales : cela va dans le sens d'une association des gens de terrain, que je salue.

Positives, aussi, les mesures destinées au renforcement de l'information des citoyens sur la qualité de l'air. Oui, c'est un devoir d'informer et de le faire objectivement.

Positive encore, la définition d'outils de planification déconcentrés pour la protection de l'atmosphère.

Ces plans régionaux pour la qualité de l'air et ces plans de protection de l'atmosphère permettront de disposer d'une vision d'ensemble de la qualité de l'air. Encore faudra-t-il prévoir des évaluations interrégionales car l'air ne s'arrête pas aux limites administratives. Nous sommes bien placés, en Normandie, pour le savoir.

Je me félicite également de certaines mesures concernant l'urbanisme et les transports, notamment de la mise en place de plans de déplacements urbains. Peut-être faudrait-il cependant aller plus loin.

Votre texte replace l'homme au centre des problèmes d'environnement. Sans doute devra-t-il manifester davantage le souci de santé publique qui nous anime tous. Je pense aux personnes les plus fragiles, comme le disait ce matin notre collègue Jean-François Mattei.

La fiscalité que vous nous proposez ne favorise pas suffisamment, me semble-t-il, l'utilisation des carburants et des énergies vertes, du GPL carburant et du gaz naturel. Aujourd'hui, la grande majorité des véhicules commercialisés sont à bicarburant. Il sera nécessaire de prendre en compte cette donnée.

Il nous faut aussi aller plus à fond vers des techniques non polluantes, prometteuses de nouveaux débouchés industriels.

Ces véhicules devraient également bénéficier de l'exonération de la taxe sur les véhicules de société.

Votre texte me semble ne pas suffisamment prendre en compte les problèmes de circulation dans les villes.

Certes, des mesures sont prises. Mais il conviendrait de favoriser davantage les transports collectifs, de multiplier les parcs de stationnement à l'entrée des villes, d'encourager le développement des transports alternatifs, des trans-

ports en sites propres, des flottes captives, des transports individuels comme la bicyclette, sans oublier la voie d'eau.

Certes, des retards ont été pris. Certes, il faudrait des moyens, notamment financiers, et les ressources sont rares. Il me semble cependant qu'il faudrait avancer sur la voie de solutions alternatives en créant, par exemple, un fonds « vélo » sans oublier la sécurité des cyclistes, premières victimes des accidents de la route.

Il me semble encore que nous devons faire référence aux directives européennes ou à celles de l'OMS. Les objectifs fixés sont généralement ambitieux. Il faut que la France les fasse siens.

Il conviendrait, enfin, que le dispositif que nous mettons en place soit accompagné de moyens financiers pérennes et que nous autoriserons les collectivités locales qui le souhaitent à accorder des exonérations de taxe. Il serait normal que les collectivités soient associées à la lutte pour l'amélioration de l'environnement.

Madame le ministre, mes chers collègues, la qualité de l'air est aujourd'hui plus qu'un vœu pieux ; c'est un choix de société et un enjeu de santé publique majeur. C'est une protection largement partagée par nos concitoyens.

Ce texte est un jalon nouveau dans la prise en compte accrue des questions d'environnement, il marque une avancée déterminante de l'écocitoyenneté.

Néanmoins, au-delà des textes, il nous faut susciter une véritable sensibilisation pédagogique à l'environnement.

Le fait d'être tous des automobilistes devrait nous conduire à nous interroger au plan collectif.

Madame le ministre, votre projet montre combien la préservation de notre environnement et la qualité de la vie sont des questions centrales pour le Gouvernement. Surveiller l'air, améliorer la qualité de l'environnement, c'est protéger la vie et celle de ceux qui nous succéderont. Alors, pour nos enfants, continuons à être ambitieux et à nous en donner les moyens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Marc Laffineur.

**M. Marc Laffineur.** Dans le court laps de temps qui m'est imparti, je consacrerai mes propos à la lutte contre la pollution automobile.

Mais avant toute chose, je tenais à vous féliciter, madame le ministre, pour votre persévérance, votre courage et votre esprit d'ouverture. De la persévérance il vous en a en effet fallu pour, avec l'appui décisif du Premier ministre, imposer la discussion de ce texte devant le Parlement, malgré de nombreuses pesanteurs administratives et le poids de *lobbies* très puissants. Du courage, vous en manifestez en osant lever certains tabous liés à l'automobile, comme les possibles interdictions de circuler. Enfin, en déclarant que ce projet représente un strict minimum, vous vous êtes montrée ouverte à toute initiative parlementaire permettant de renforcer ou de compléter certains dispositifs prévus dans le texte initial.

Mes chers collègues, on l'a suffisamment souligné, la pollution atmosphérique a changé de nature en trente ans.

La pollution de sources fixes, celles liées notamment aux installations industrielles ou aux appareils de chauffage, a constamment baissé depuis le milieu des années 60, en raison notamment du déclin du secteur industriel au profit du secteur tertiaire ou du remplacement progressif

du charbon par le gaz comme mode de chauffage, mais aussi du fait d'une législation précoce et d'un dispositif de surveillance adapté, qui ont permis de prévenir ou de limiter ce type de pollution.

Dans le même temps, la part prise par les rejets de polluants atmosphériques provenant de sources mobiles, tout particulièrement du trafic routier, n'a cessé d'augmenter, et ce d'autant plus que les conséquences sur la qualité de l'air de l'accroissement massif du parc automobile français, qui a quasiment quintuplé en vingt ans, n'ont été que très timidement anticipées. Ainsi, jusqu'en 1970, les véhicules n'étaient soumis à aucune limite concernant les émissions de polluants et il a fallu attendre 1972 pour voir les autorités se préoccuper de la pollution d'origine automobile.

Nous payons très certainement aujourd'hui une relative insouciance collective face aux conséquences négatives et prévisibles, notamment en zone urbaine, du développement incontrôlé de l'automobile sur le cadre de vie et la qualité de l'air que nous respirons. Il est vrai qu'il serait apparu politiquement et économiquement difficile de restreindre ou de contrôler la diffusion du symbole même de l'accès en masse des Français à la société de consommation.

La prise de conscience, aussi tardive que subite, des conséquences de la concentration automobile sur la pollution atmosphérique et des liens entre celle-ci et la santé publique a permis l'éclosion de ce texte qui entend répondre à une urgence et combler un vide législatif de près de trente ans.

Certains redoutent un retour du balancier dans l'autre sens en estimant que cette loi va provoquer une excessive dramatisation de l'état réel de la pollution atmosphérique et une diabolisation de l'automobile. De tels reproches ne me paraissent pas justifiés. Ce texte, au contraire, par la généralisation des dispositifs de surveillance et de prévention, vise, en informant largement la population en amont, à prévenir toute psychose ou inquiétude injustifiée.

Par ailleurs, on ne peut masquer la part prépondérante du trafic routier dans les rejets de polluants atmosphériques. Selon une étude de l'ADEME, elle est de 69 p. 100 pour les oxydes d'azote, de 64 p. 100 pour le monoxyde de carbone, de 49 p. 100, pour les composés organiques volatils, de 33 p. 100, pour le dioxyde de carbone, sans parler de la pollution par l'ozone dont les polluants automobiles sont aussi à l'origine.

Ce constat dressé, il n'est pas pour autant question de revenir à un âge de pierre des transports ni de nier l'apport de l'automobile pour les échanges économiques et humains et le désenclavement des territoires, ou d'ignorer la part prépondérante de ce secteur pour notre économie et notre commerce. Il s'agit simplement de généraliser et d'intensifier la lutte contre la pollution que l'automobile provoque par toute une palette de mesures techniques et par des dispositifs incitatifs ou, si nécessaires, coercitifs.

Il faut tout d'abord agir sur le volume global du trafic automobile. A cet égard, je me félicite que la commission ait adopté un amendement prévoyant expressément la diminution du trafic automobile dans les orientations du plan de déplacements urbains. Il faut, à mon avis, aller plus loin et se montrer plus directif en prévoyant qu'un certain pourcentage de la voie publique, de l'ordre de 30 à 40 p. 100, devra être réservé aux transports collectifs, aux vélos et aux piétons. Ce pourcentage, qui concernerait l'agglomération dans son ensemble, laisserait la possi-

bilité aux maires de moduler en fonction des quartiers, en prévoyant, par exemple, comme c'est déjà le cas dans certaines villes, l'interdiction totale des voitures particulières dans les centres historiques.

Les plans de déplacements urbains peuvent s'avérer d'excellents outils de régulation du trafic automobile et de complémentarité entre les différents modes de transport, à condition que leur élaboration soit inscrite dans un délai précis – ce qui fait l'objet, je crois, d'un amendement de la commission – et que leur non-application éventuelle fasse bien entendu l'objet de sanctions.

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

**M. Marc Laffineur.** Un mot de l'article 12 qui porte sur l'interdiction ou la restriction temporaire de circulation que peut décider le préfet en cas de pics de pollution. La commission a souhaité limiter cette interdiction aux véhicules les plus polluants. Cette mesure me semble totalement inapplicable. Comment, en effet, contrôler le niveau de pollution de tous les véhicules ?

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Tout à fait d'accord, à titre personnel.

**M. Marc Laffineur.** Si on ne veut pas voir cette disposition, parmi les plus marquantes du projet de loi, vidée de sa substance et de son impact, il faut conserver une interdiction de portée générale.

De toute évidence, on ne convaincra pas du jour au lendemain nos concitoyens de laisser leur voiture au garage. Des changements de comportement de cette nature, touchant à un mode de vie profondément ancré dans nos civilisations urbaines, sont très certainement l'affaire de plusieurs générations.

Il faut donc également, et de manière prioritaire, s'attaquer à la source de la pollution automobile, c'est-à-dire aux carburants, et à leur composition et aux systèmes d'échappement. L'effort doit porter sur trois axes : la promotion des carburants propres – GPL et GNV – et de l'énergie électrique, la diminution des émissions de polluants et la reformulation des carburants.

S'agissant de la promotion des carburants propres et des véhicules électriques, la palette de mesures fiscales incitatives proposées par ce projet de loi va dans le bon sens. Cependant l'incitation ne doit pas concerner uniquement les sociétés, les transports en commun ou les taxis, elle doit aussi s'adresser aux particuliers. C'est pourquoi les régions et départements qui le souhaitent doivent pouvoir, même en l'absence de compensation par l'Etat, exonérer de taxe sur les cartes grises et de vignette ce type de véhicules.

**M. Philippe Legras.** Bien sûr !

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

**M. Marc Laffineur.** J'espère donc que notre assemblée votera le rétablissement intégral des articles 25 et 26. J'ajoute que si l'on ne veut pas que le GPL et le GNV restent des produits de niche, il faudra bien parallèlement réduire l'avantage fiscal du diesel.

**M. Jean-François Mattei, rapporteur pour avis.** Très bien !

**M. Marc Laffineur.** Avec la généralisation de l'installation des pots catalytiques sur les véhicules à essence neufs depuis 1993 et des pots à oxydation sur les véhicules diesel à partir de janvier 1997, les émissions de polluants devraient également diminuer. Cela étant, au vu de la relative lenteur du renouvellement du parc automobile

français, environ 8 p. 100 par an, il faudrait attendre près de dix ans pour que cette seule mesure entraîne une forte amélioration sur la qualité de l'air.

La seule solution susceptible d'avoir, semble-t-il, un impact immédiat sur la réduction de la pollution atmosphérique dans nos villes, ce serait la reformulation des essences avec une baisse des aromatiques, couplée à l'incorporation obligatoire et minimale de composés oxygénés comme le prévoit l'article 19 du projet de loi qui reprend un engagement du Premier ministre. L'expérience américaine en la matière a donné de bons résultats, même s'il faudra tirer au clair les conclusions de certaines études qui font état d'une augmentation des émissions d'oxyde d'azote et de produits cancérigènes dues à l'utilisation de ces biocarburants.

Pour conclure, je soulignerai de nouveau l'importance de ce projet qui jette les fondements d'une lutte contre la pollution atmosphérique adaptée aux exigences de notre temps et notamment aux impératifs de santé publique, en mettant comme vous l'avez souligné, madame le ministre, la voiture au service de la ville. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Jacques Pélistard.

**M. Jacques Pélistard.** Madame le président, madame le ministre, mes chers collègues, pardonnez-moi de partir d'une évidence : l'air est un produit de consommation fatale, nous en consommons tous et nous ne pouvons échapper à sa consommation. Comme cela a été dit, nous l'inspirons au premier cri et l'expirons à notre dernier soupir.

C'est la seule ressource mondialement partagée, au moins sur le plan quantitatif, mais, paradoxalement, sa consommation est hors marché. Lorsque dans telle ville, certains de nos administrés se plaignent du goût de chlore de l'eau, ou parfois même de son odeur putride, ils ont toujours la possibilité d'aller acheter de l'eau en bouteille, quitte à ce que d'ailleurs le flux des emballages PVC ou PET aille gonfler nos déchets ménagers. (*Sourires.*) Plaise à Dieu que l'on n'achète jamais son air en conteneur !

C'est dire, madame le ministre, l'importance dans son principe et ses dispositions de la loi volontariste et courageuse tendant à assurer la qualité de l'air que vous nous présentez.

Je formulerais trois observations.

La première a trait au droit expressément formulé à l'information sur la qualité de l'air, reconnue à chacun : publication périodique des informations, publication des études épidémiologiques, information lorsque les objectifs ne sont pas atteints, inventaire des émissions de substances polluantes, rapport sur la qualité de l'air, rapport sur l'évolution de la fiscalité des énergies. La palette des données qui seront fournies à nos concitoyens est complète.

La loi du 2 février 1995 sur le renforcement de la protection de l'environnement, s'agissant de l'eau, et la législation sur les déchets reconnaissent également un véritable droit à l'information des consommateurs. Notre logique, votre logique, celle du gouvernement d'Alain Juppé, c'est la transparence de l'information, c'est de ne point cacher les problèmes éventuels mais au contraire de les porter à la connaissance de nos concitoyens. L'information n'est-elle d'ailleurs pas nécessairement associée à – j'insiste sur

le mot – la responsabilisation collective de l'ensemble de la population ? Sur ce premier point, le droit à l'information, ses modalités, votre projet permet, madame le ministre, une avancée considérable.

En deuxième lieu, votre texte fournit des outils essentiels. Des outils d'incitation fiscale pour les véhicules propres, bien sûr. Des outils de planification surtout : plans régionaux pour la qualité de l'air, plans locaux de protection de l'atmosphère, plans de déplacements urbains.

Quant aux formes, les formes de l'élaboration, déconcentrée et concertée – impliquant consultation des usagers des transports, consultation des associations de protection de l'environnement, avis des collectivités territoriales – constituent, là encore, une avancée législative qu'il me paraît nécessaire de souligner.

Troisième observation, le principe selon lequel nous serions, mesdames, messieurs, condamnés à vivre dans de grandes villes, parfois même dans des mégapoles vouées à la pollution, semblerait généralement acquis. Des palliatifs nous ont d'ailleurs été proposés. J'ai noté des rocades souterraines, des circulations alternées avec les numéros minéralogiques, jours pairs ou jours impairs. La loi elle-même prévoit des interdictions de circulation.

J'ai le sentiment, je vous le confesse, que nous commettons un contresens collectif. Nous traitons les conséquences du phénomène. N'oublions pas ses véritables causes. Le vrai problème n'est-il pas celui de la concentration excessive des habitants dans nos villes ? Les concentrations urbaines sont porteuses de toutes les pollutions : pollution bien sûr par les déchets, pollution de la qualité de l'air et même, puisque c'est une forme de pollution sociale, la délinquance.

Le meilleur antidote à des concentrations qui engendrent par nature des pollutions n'est-il pas le véritable aménagement à moyen terme de notre territoire et la vitalité des villes moyennes, des zones rurales qui, bien évidemment, ne connaissent pas les pics de pollution !

Madame le ministre, votre projet de loi se situe dans une approche globale. C'était l'eau hier, les déchets avec la loi du 2 février 1995 : aujourd'hui, c'est l'air. Votre loi complète ce triptyque d'une démarche cohérente dans une perspective de développement raisonnable. Votre loi engage une bonne démarche dans la bonne direction avec un bon rythme compte tenu des contraintes budgétaires. Nous la voterons avec confiance. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Christian Kert.

**M. Christian Kert.** Madame le ministre, différents orateurs ont fort justement souligné que l'actualité, avec les nombreux pics de pollution que nous avons connus, doit nous inciter à réagir plus positivement peut-être que nous ne l'aurions fait autrement aux mesures que vous préconisez pour réduire la pollution de l'air.

Préserver l'air, c'est préserver notre santé. Préserver l'air, c'est préserver notre environnement. Préserver l'air, c'est préserver tout simplement notre avenir. On l'a dit, l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé n'est plus contestable. Vous-même, madame le ministre et notre excellent rapporteur, M. Jean-François Mattei, avez bien mis en évidence le lien entre ces deux notions. Il était donc temps de réagir.

La France, en effet, ne doit plus être en position défensive face aux problèmes de l'environnement comme certains de nos partenaires européens peuvent nous le

reprocher, parfois à juste titre. Pourtant le fait de légiférer sur l'air, s'intègre dans une œuvre législative déjà dense avec des textes de loi portant sur les déchets, la lutte contre le bruit, l'eau, la protection des paysages.

Il s'agit donc maintenant de créer une véritable dynamique favorable à la fois à une surveillance nationale de la qualité de l'air et surtout au traitement et à la réduction de la pollution atmosphérique.

Premier objectif, renforcer la surveillance de la qualité de l'air. Le projet de loi prévoit l'extension progressive de la surveillance de la qualité de l'air à l'ensemble du territoire pour le 1<sup>er</sup> janvier 2000 et sous l'autorité de l'Etat.

D'autres orateurs l'ont observé à cette tribune, les réseaux de mesures actuels n'assurent qu'une couverture très partielle de notre territoire et de nombreuses régions ne disposent d'aucun moyen. Seules la région Alsace et la région Ile-de-France peuvent être considérées comme étant suffisamment équipées.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, région chère au cœur de Jean-François Mattei et au mien, l'association AIRFO-BEP, dont la création et l'existence répondent à une concentration importante d'industries émettrices de pollutions dans la région, ne parvient pas à exercer une surveillance sur l'ensemble du département mais seulement sur Marseille et le pourtour des rives de l'étang de Berre.

Il s'agit donc bien de mettre en place une politique nationale de surveillance de la qualité de l'air, de combler rapidement les lacunes actuelles et de répondre à un certain nombre de dysfonctionnements.

L'augmentation du nombre des substances surveillées est également prévue. La liste de ces substances sera fixée par décret, en liaison avec la directive-cadre européenne d'évaluation et de gestion de la qualité de l'air. Comme vous l'avez rappelé à plusieurs reprises lors de la discussion au Sénat, madame le ministre, « c'est à l'Etat d'assurer la responsabilité de la surveillance de l'air ». Sur ce point, nous sommes unanimement d'accord.

Nous aimerions toutefois connaître avec plus de précisions la façon dont l'ADEME va pouvoir assumer son rôle de coordination des réseaux, tout comme les associations agréées dans la surveillance qui devront se mettre en place dans chaque région. Le financement des nouveaux réseaux de surveillance est prévu. Il faut cependant s'assurer de la pérennité de ce financement, sinon le dispositif législatif mis en place risque de rester lettre morte, ce que nous ne voulons pas plus que vous.

**M. Philippe Legras.** Très bien !

**M. Christian Kert.** Pour cette extension de la surveillance de l'air, le projet de loi pose le principe du droit à l'information sur la qualité de l'air, reconnu à toute personne et sur l'ensemble du territoire. Il existe effectivement une réelle demande pour une parfaite transparence de l'information. Nos concitoyens souhaitent la mise en place de procédure d'alerte. Préalablement aux situations critiques, l'Etat ou les organismes agréés seront tenus de fournir les informations nécessaires. Les seuils d'alerte et les valeurs limites indiquant une forte dégradation de la qualité de l'air devront faire l'objet d'une information immédiate à laquelle devra s'ajouter une information plus traditionnelle, c'est-à-dire périodique donnant une sorte d'inventaire des émissions des substances polluantes et des consommations d'énergie avec un rapport sur la qualité de l'air et son évolution possible.

Deuxième objectif, le traitement de la réduction de la pollution atmosphérique. Avant de réagir à la façon dont le projet de loi évoque le traitement de la réduction de la

pollution atmosphérique, objectif premier de nos préoccupations, je souhaite vous dire mon regret, à ce sujet, un regret d'ailleurs partagé par certaines associations environnementales qui travaillent sur ces problèmes. Je déplore que le texte privilégie la solution des problèmes liés à la circulation automobile au détriment peut-être de ceux liés à la pollution industrielle. On peut redouter une approche réductrice, comme l'a d'ailleurs souligné François-Michel Gonnat, président de la commission de la production.

Pour la mise en place d'une action concertée de prévention, trois plans sont envisagés à trois niveaux différents : le plan régional pour la qualité de l'air, le plan local de protection de l'atmosphère et le plan de déplacements urbains.

Le plan régional pour la qualité de l'air s'inscrit comme un document d'orientation à l'initiative du préfet. Je souhaite que la modification apportée par le Sénat rendant obligatoire ce plan soit maintenue.

Le plan de protection de l'atmosphère s'inscrit dans une logique plus locale avec le regret – encore un – que ce plan ne soit pas applicable aux agglomérations de 100 000 habitants.

Même reproche pour le plan de déplacements urbains. Le seuil de 250 000 habitants, madame le ministre, est-il justifié techniquement ? Et de nombreuses agglomérations de 100 000 habitants ne rencontrent-elles pas autant de problèmes de pollution ? Ces deux plans permettront aux collectivités locales de concevoir le développement urbain en fonction de l'environnement.

Il est enfin un dispositif plus ambitieux dont l'objectif est d'inciter les automobilistes à opter pour des véhicules peu polluants, c'est-à-dire électriques ou fonctionnant au gaz. Il constitue l'amorce de ce que l'on pourrait appeler une fiscalité écologique. Toutefois l'exonération ne sera totale que pour les véhicules fonctionnant exclusivement au GPL ou au GNV.

Cette incitation ne visant que les particuliers, il est normal que des mesures soient également prévues en faveur des exploitants de transports publics de voyageurs utilisant des énergies peu polluantes. Ce raisonnement est également valable pour les véhicules de société électriques ou peu polluants.

Madame le président, pour me tenir dans les cinq minutes que je ne crois pas avoir encore dépassées (*Rires*)...

**Mme le président.** Oh si !

**M. Christian Kert.** ... je veux souligner que si la lutte contre la pollution atmosphérique a évidemment un coût, une pollution non maîtrisée pèse davantage à la fois en termes financiers et, surtout, en termes humains.

Cela nous conduit tout naturellement, madame le ministre, à approuver votre texte qui répond à ces préoccupations. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**Mme le président.** La parole est à M. François Loos.

**M. François Loos.** Madame le président, madame le ministre, mes chers collègues, nous disposons, à ce jour, d'un arsenal de lois sur l'eau, sur l'assainissement, sur les installations classées. Nous savons donc traiter des déchets solides ou liquides produits par l'industrie ou les collectivités. Il existe ainsi des agences de bassin, des objectifs de qualité, des délais pour réaliser des assainissements, par

exemple. En revanche, il nous manquait une loi sur la qualité de l'air, alors que le problème de sa pollution se pose avec acuité.

S'il est vrai que la qualité de l'air est tributaire de plusieurs sources de pollution industrielle ou qu'elle est liée aux modes de transport, les véhicules automobiles utilisés en milieu urbain en constituent le facteur majeur. Il est donc logique que le texte proposé soit centré sur l'utilisation des automobiles en ville.

L'histoire du couple voiture-pollution est d'ailleurs mouvementée et confuse depuis des années. Au vu de la politique financière de promotion des nouveaux carburants, on ne peut pas dire que l'action dans ce domaine soit très cohérente. Ainsi les dispositifs fiscaux existant dans ce domaine ne sont pas toujours très lisibles et il n'existe guère d'études globales et objectives tant sur le rapport entre carburants et pollution qu'en matière d'impact sur la santé et nos connaissances sur les liens à long terme entre la santé et l'environnement sont faibles.

Les mesures effectuées par les organismes publics et les constructeurs automobiles ont montré que la qualité de l'air urbain était directement liée à la pollution provoquée par les automobiles. Elle se définit par rapport à des valeurs limites de concentration de certaines substances. Le texte doit donc être clair à ce sujet : il faut agir au niveau des véhicules, qu'ils soient neufs ou anciens.

Pour ce qui est des véhicules neufs, des améliorations peuvent être obtenues dans deux domaines : la technologie des moteurs et des pots catalytiques, la reformulation des carburants. La science, en l'occurrence la chimie, et la technologie devraient donc permettre d'obtenir la meilleure qualité d'air possible. En réalité, si la technologie des moteurs peut encore être améliorée, les coûts deviennent rapidement prohibitifs. C'est donc du côté de la reformulation des carburants qu'il faut agir en priorité. En l'occurrence il faut trouver un compromis entre divers adjuvants des essences, mesurer de façon fiable et valider de très faibles concentrations.

La science peut-elle faire tout cela ? Et à quel prix ? On ne peut d'ailleurs pas utiliser les meilleures technologies partout, de façon systématique. Certes, de nombreux résultats positifs ont déjà été obtenus, notamment en ce qui concerne l'oxyde de carbone, le plomb, le SO<sub>2</sub>, le benzène, les aromatiques. Cependant d'autres problèmes ne sont pas encore résolus, par exemple ceux relatifs au NO<sub>x</sub>, à l'ozone, aux particules, au diesel et même à la volatilité de l'essence quand on fait le plein. Il convient de les traiter rapidement.

Ce texte a le mérite d'ouvrir le débat en prenant, pour améliorer la qualité de l'air, des mesures du type de celles existant déjà pour l'eau. Il a aussi le mérite de favoriser la prise de conscience, d'affirmer une volonté politique et de poser des problèmes de fond concernant l'automobile. Il propose des plans pour les communes de plus de 100 000 habitants ou plus de 250 000 habitants. Après tout, la France est en retard dans ce domaine par rapport à d'autres pays.

Ce texte a encore le mérite d'introduire les produits oxygénés d'origine végétale dans les carburants, comme le Premier ministre l'avait promis aux agriculteurs. Il constitue un texte de santé publique. Bref, il a bien des avantages.

En revanche il révèle quelques insuffisances.

D'abord, ses dispositions sont surtout incitatives et seulement incitatives, alors que l'on aurait pu fixer, comme aux Etats-Unis, des objectifs chiffrés de pénétra-

tion des carburants alternatifs, même si cela imposait une action sur les voitures actuelles, ainsi que l'ont déjà expliqué certains de mes collègues.

Ensuite les aspects financiers ne sont pas suffisamment abordés. A ce stade de la discussion le flou continue à régner quant au coût des mesures pour le budget de l'Etat et quant au financement pérenne des réseaux de mesures.

Il ne suffit pas de mesurer la pollution et d'élaborer des plans. Il faut aussi savoir rendre piétonniers des quartiers, favoriser les transports en commun. Pour ce genre d'action la loi ne suffit pas. Il faudra aussi une volonté politique locale.

J'aurais souhaité que cette loi marque encore plus franchement notre engagement en faveur des nouveaux carburants, comme d'autres pays l'ont fait en fixant des objectifs de taux de pénétration. J'aurais également aimé que, pour favoriser le développement de la voiture électrique, outre les incitations, on édicte carrément des mesures d'obligation pour les acteurs publics, pour les collectivités. Désormais, en effet, la voiture électrique est fiable et seule une volonté politique forte permettra d'accroître son utilisation.

Toutefois gardons-nous de tout optimisme exagéré quant aux effets de cette loi. C'est une étape utile, mais il faudra encore beaucoup de volonté au plan local pour aboutir à des résultats. Je forme le vœu, madame le ministre, que les textes qui auront à appliquer ce texte et ceux qui en découleront auront votre opiniâtreté. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**Mme le président.** La discussion générale est close.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Madame le président, mesdames, messieurs les députés, je tiens d'abord à remercier tous les orateurs pour la qualité de leurs interventions qui ont eu le mérite de bien situer le débat que nous allons avoir pendant deux jours.

Je remercie surtout M. Van Haecke d'avoir souligné que ce texte allait provoquer une mobilisation du pays et qu'il était le point de départ d'une démarche progressive.

Je remercie également M. Laffineur d'avoir rappelé que le Gouvernement s'était attaqué à un sujet tabou et qu'il fallait un certain courage pour l'avoir fait. Il est vrai que si la question de la pollution de l'air est posée depuis longtemps, c'est la première fois que le sujet est abordé clairement.

Je remercie aussi M. Tiberi d'avoir rappelé qu'il s'agissait d'une loi humaniste, de proximité, cohérente et efficace.

Vous-même, monsieur Le Déaut, avez bien voulu reconnaître que le projet comportait des avancées, et je vous en remercie même si vous avez indiqué que, sur d'autres points, il était insuffisant.

En tout cas, il ressort des interventions de cet après-midi, un consensus sur plusieurs sujets, à commencer par la méthode suivie avant le dépôt du texte devant le Parlement et par le constat de la situation.

Il y a également consensus sur la nécessité de la surveillance et sur celle d'adopter le système que nous proposons.

Enfin l'accord prévaut sur l'économie générale du texte, sur les principes dégagés, sur les outils proposés. Vous-même, monsieur Brard, avez reconnu que, en lui-même, le texte n'était pas critiquable. En fait vous n'avez critiqué que les manques.

Ce consensus sur de nombreux points va nous permettre d'avancer dans la bonne direction et je me réjouis de toutes ces appréciations positives sur le projet.

Par ailleurs, je n'ai guère entendu de propositions très différentes de celles que nous vous présentons en termes de systèmes d'outils.

**Mme Ségolène Royal.** Attendez le débat.

**Mme le ministre de l'environnement.** Certes, M. Sarre nous a rappelé son projet, mais, très franchement, je n'y ai pas trouvé de moyens très différents de ceux que je propose, sinon l'obligation de taxer les Français de 43 milliards de francs supplémentaires. Or je ne suis pas persuadée que le moment soit vraiment bien choisi ! Hormis le problème du financement, il me semble que le projet comporte tous les outils auxquels il a songé, qu'il s'agisse du dispositif d'urgence, des PDU ou de la prévention.

Quant aux critiques formulées, elles peuvent être synthétisées autour de trois thèmes.

Le premier est le financement, dont nous aurons l'occasion de reparler. En effet, la conjoncture budgétaire est telle que ma position était difficile. Le Premier ministre a dû rendre un arbitrage accordant 200 millions de francs au financement des réseaux de surveillance. J'aurais évidemment préféré que la situation économique permette de créer une taxe que nous aurions affectée à cet objet, comme cela a été systématiquement le cas dans toutes les lois d'environnement depuis des années, ce qui nous aurait permis de disposer d'un système pérenne. En raison de la conjoncture économique, cela n'a pas été possible, mais je souhaite que si, dans quelques années, la situation s'améliore, ce dont je suis certaine, nous mettions en place un système plus pérenne et plus performant.

Néanmoins, en l'état actuel des choses, nous pouvons financer nos réseaux de surveillance. Tel était l'objectif que nous visions.

La deuxième série de critiques a porté sur le fait que le projet ne s'attaquait pas suffisamment à la question du transport par camions. Je me suis déjà expliquée sur ce sujet en précisant que si le texte n'en traitait pas alors qu'il s'agit d'un problème central ce n'était pas parce que nous considérons que le problème n'existe pas, mais parce qu'il serait traité par ailleurs. Toutefois, le projet comporte déjà des instruments qui seront utiles pour préparer les mesures nécessaires.

Enfin, des regrets ont été exprimés sur l'insuffisance de l'impulsion donnée aux carburants nouveaux, monsieur Poniatowski, et sur le fait que le texte ne parlait pas du diesel, monsieur Laffineur.

Nous reparlerons du diesel lorsque nous aborderons l'article 22 dont le deuxième alinéa constitue une petite révolution. A ma connaissance, en effet, c'est la première fois qu'un projet de loi introduit l'environnement comme critère de fiscalité.

Si vous rapprochez cette disposition du rapport demandé à l'académie des sciences sur les impacts des différents carburants – nous attendons ce rapport auquel M. Gonnot a fait référence ce matin – vous comprenez qu'une discussion sur ce sujet aura lieu le moment venu, c'est-à-dire lors de l'examen du projet de loi de finances. Je vous rappelle que l'on ne peut parler de la TIPP que

dans ce cadre. Nous sommes bien obligés d'appliquer notre droit. Néanmoins, la manière de traiter la question, les bases sur lesquelles elle doit être examinée et les principes en vertu desquels elle doit être réglée figurent bien dans ce texte.

Je tiens enfin à souligner que je partage tout à fait les préoccupations formulées concernant la santé qui est un élément central de la loi. Plusieurs orateurs l'ont souligné à juste titre et nous verrons quels amendements nous pourrions retenir pour aller dans le sens du renforcement de la prise en compte de la santé.

Je ne voudrais pas être trop longue dans mon propos parce que nous allons, deux jours durant, examiner article par article, de nombreux amendements. Nombre d'entre vous sont inscrits sur les articles et j'aurai l'occasion de leur répondre en détail.

Nous sommes tous conscients qu'en nous plaçant dans une optique de développement durable, en prenant en compte le souci des générations futures qui est manifestement le nôtre, celui du Gouvernement, le vôtre, le mien, nous travaillons incontestablement pour l'avenir.

Certes, je l'ai dit, cette loi ne sera pas une panacée. Il n'en demeure pas moins qu'elle constituera une avancée considérable, d'abord parce qu'elle prend la question à bras le corps ; ensuite, parce qu'elle donne des moyens pour la résoudre, au moins en partie. Elle constitue donc un point de passage obligé, sans lequel on n'aurait jamais pu s'attaquer à ce problème.

Je me permets d'ailleurs de vous rappeler que si, depuis un an dans ce pays, on parle tant de la pollution de l'air, ce n'est pas seulement parce qu'il y a des pics de pollution : c'est aussi parce que le débat autour de ce projet de loi, notamment avec le groupe de concertation, a eu pour effet de mobiliser l'opinion publique, de l'intéresser au sujet et, par conséquent, de nous permettre d'avancer. Si ce projet a au moins provoqué une prise de conscience chez nos concitoyens, nous permettant d'avancer, il aura eu un mérite considérable.

Je serai donc extrêmement ouverte à tous les débats. J'examinerai d'un regard attentif les amendements proposés : je verrai ce que je peux faire dans la mesure de mes possibilités. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

#### Rappel au règlement

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

**Mme le président.** La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut, pour un rappel au règlement.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** En répondant aux orateurs, Mme le ministre vient d'indiquer qu'elle souhaitait que ce texte soit examiné de manière constructive. Cet après-midi, j'ai parlé déjà de certains amendements qui, même s'ils ne sont pas adoptés, permettront d'engager des discussions sur la globalisation nécessaire des problèmes de pollution et d'utilisation rationnelle de l'énergie.

Or je viens de découvrir que l'un de nos amendements principaux a été déclaré irrecevable en application de l'article 40 de la Constitution par le président de la commission des finances. Nous proposons ceci :

« A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1997, l'Etat s'engage à prendre des mesures de coordination intermodale nécessaires pour permettre à la Société nationale des chemins

de fer français d'obtenir chaque année, sur une période de cinq ans, un gain significatif... » – nous ne l'avions pas chiffré alors qu'il l'avait été au Sénat – « ... dans la part qu'elle détient, au titre du transport ferroviaire, dans le trafic de transport terrestre des marchandises constaté, tous modes confondus, au niveau national.

« L'Etat s'engage à développer en faveur des autoroutes ferroviaires et des plates-formes multimodales des investissements similaires à ceux consentis dans le domaine autoroutier. »

Pourtant un amendement similaire, présenté par le rapporteur, M. Philippe François, a été examiné au Sénat. En donnant l'avis du Gouvernement, vous avez indiqué, madame le ministre, qu'il s'agissait d'un amendement intéressant mais qu'il était préférable d'en discuter dans le cadre du texte relatif à la SNCF. Hier, dans le débat sur la SNCF, il nous a été dit qu'il faudrait prendre des dispositions législatives pour favoriser le ferroutage.

En opposant l'article 40, la commission des finances de l'Assemblée nationale nous empêche d'examiner cette question au fond. Madame le ministre, vous venez de dire que j'avais exprimé mon accord sur certains points du texte, ce qui est exact puisque j'ai commencé mon intervention en soulignant les aspects positifs de ce projet dont certains correspondaient à nos propositions. Cependant j'ai montré ensuite que votre projet n'était pas ambitieux, qu'il ne se donnait pas les moyens de lutter efficacement contre la pollution.

Je me demande comment le Sénat et l'Assemblée nationale peuvent avoir une interprétation différente de l'article 40 de la Constitution s'agissant de deux amendements similaires. Puisque l'on ne peut même pas débattre à l'Assemblée de l'enjeu que constitue, en matière de pollution, l'utilisation de la route, il vous sera impossible, madame le ministre, de régler ce problème. Alors que le débat sur ce point a duré dix minutes au Sénat et a fait l'objet de deux pages de compte rendu, il est anormal que vous ne vouliez pas en discuter à l'Assemblée nationale.

Je vous demande donc, car le Gouvernement en a la possibilité, de reprendre cet amendement après l'article 21. Il ne sera peut-être pas adopté, mais cela nous permettra au moins de débattre de cette question.

**M. Christian Bataille.** Très bien !

**Mme Ségolène Royal.** Il a raison !

**Mme le président.** Je rappelle que, conformément au règlement, M. le président de la commission des finances a été consulté sur la recevabilité de cet amendement au regard de l'article 40 de la Constitution. Son avis étant traditionnellement déterminant, je ne puis que confirmer l'irrecevabilité.

Les modalités de contrôle sont effectivement différentes, comme vous l'avez d'ailleurs vous-même rappelé, mon cher collègue, à l'Assemblée et au Sénat. C'est un problème réel déjà été évoqué depuis longtemps. Si vous le souhaitez, vous pouvez demander à M. le président, et surtout au président de votre groupe, de l'évoquer à nouveau en conférence des présidents.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Un mot, madame le président.

**Mme le président.** Je vous en prie.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Je demanderai effectivement au président de l'évoquer. L'amendement dont je parle, qui a créé le plus de problèmes au Sénat, a été voté par

les sénateurs contre l'avis du Gouvernement et s'il a été finalement repoussé, c'est par un tour de passe-passe, à la faveur d'une deuxième délibération demandée par le Gouvernement. Nous ne pouvons donc pas aujourd'hui en discuter. Nous travaillons dans des conditions anormales et nous condamnons de telles méthodes.

Nous demanderons à notre président de groupe d'en parler en conférence des présidents, mais je demande à Mme le ministre, si elle est de bonne foi, de reprendre l'amendement – elle peut le faire au nom du Gouvernement – pour que nous puissions en discuter ici.

**Mme le président.** Il reviendra au Gouvernement de répondre à votre demande.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** C'est un tour de passe-passe !

### Discussion des articles

**Mme le président.** J'appelle maintenant, dans les conditions prévues par l'article 91, alinéa 9, du règlement, les articles du projet de loi dans le texte du Sénat.

#### Article 1<sup>er</sup>

**Mme le président.** « Article 1<sup>er</sup>. – Chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

« La prévention, la réduction ou la suppression des pollutions atmosphériques et la préservation de la qualité de l'air dans le respect des équilibres naturels et de la santé humaine sont d'intérêt général.

« La présente loi et les dispositions prises pour son application fixent les règles destinées à connaître, prévenir, surveiller, réduire ou supprimer les pollutions atmosphériques, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie. Ces règles doivent obéir aux principes de précaution, d'action préventive et de correction, de pollueur-payeur et de participation définis à l'article L. 200-1 du livre II nouveau du code rural. »

Plusieurs orateurs sont inscrits sur cet article.

La parole est à M. Pierre Mazeaud.

**M. Pierre Mazeaud.** Madame le ministre, j'ai entendu dire au cours de ce long débat – et personne n'en disconvient – que vous êtes opiniâtre. Je le suis aussi.

S'il est vrai que votre texte a ses mérites, reconnus au cours de cette discussion, il a également ses défauts. J'ai retenu de vos réponses un modeste aveu car vous avez dit, ce que nous savions tous, que rien n'était parfait et que votre texte ne l'était pas.

Vous permettez au président de la commission des lois, à la suite de la discussion déjà assez longue de ce matin, d'intervenir sur des questions purement juridiques et dans l'intérêt même du Gouvernement. Il appartient à tout parlementaire de relever les défauts de dispositions à caractère législatif qui risqueraient de porter quelque préjudice à ce gouvernement ou à tout autre.

Je le répète, ce texte a des mérites et rien ne laisse supposer que je ne le voterai pas, mais je demande que des correctifs lui soient apportés et je crois que les discussions qui ont suivi la séance de ce matin montrent que nous y parviendrons.

Je demande le retrait pur et simple de l'article 1<sup>er</sup> tel qu'il nous est présenté parce que, encore une fois, j'entends préserver le Gouvernement de situations difficiles. Il vaut mieux prévenir que d'attendre que de mauvais textes soient sanctionnés.

Selon le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> : « Chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. » Tout le monde en est d'accord et je le suis autant que tout autre.

Mais de deux choses l'une, madame le ministre, soit il s'agit d'une pure déclaration sans aucune portée juridique, comme le laisse supposer la note du Conseil d'État – ne revenons pas sur le contentieux de ce matin ! – et elle n'a pas sa place dans la loi, soit il s'agit d'une disposition législative, et elle aura donc une portée juridique si la loi est votée : mais cette portée juridique, permettez-moi de vous le dire, madame le ministre, est particulièrement dangereuse !

**M. Germain Gengenwin.** C'est vrai !

**M. Pierre Mazeaud.** A partir du moment où il s'agit d'un droit, la méconnaissance de ce droit entraîne la mise en jeu de responsabilité. Si le responsable est une personne privée identifiable, vous connaissez suffisamment le droit pour savoir que l'article 1382 du code civil, qui pose le principe du droit de la responsabilité civile, s'appliquera : « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer ».

**Mme Ségolène Royal.** Absolument !

**M. Pierre Mazeaud.** Par conséquent, si le tiers est identifiable, application du droit commun de la responsabilité civile.

S'il n'y a pas de tiers identifiable – voilà en quoi j'entends protéger les gouvernements –, la responsabilité sera celle de la puissance publique, c'est-à-dire de l'État et des communes puisque, selon l'article L. 131-2 du code des communes, la police municipale a pour objet d'assurer la salubrité publique. État et communes ne manqueront pas d'être mis en cause devant les juridictions administratives,...

**M. Germain Gengenwin.** C'est vrai !

**M. Ladislas Poniatowski.** C'est redoutable !

**M. Pierre Mazeaud.** ... sans préjudice – j'appelle l'attention des maires et de tous les élus – d'une éventuelle responsabilité pénale personnelle du maire et, madame le ministre, du ministre,...

**M. Jean-Pierre Brard.** Pour le ministre, c'est normal !

**M. Pierre Mazeaud.** ... susceptible d'être poursuivi devant la Cour de justice de la République. Ce n'est certainement pas ce que vous souhaitez, ni pour vous-même, ni pour vos collègues du Gouvernement, ni pour les membres de gouvernements futurs.

Outre la responsabilité civile, outre les sanctions des juridictions administratives, il y a la responsabilité pénale. Madame le ministre, permettez-moi de vous rappeler qu'il y a quelques jours, dans cette assemblée, nous avons voté un texte pour réduire la responsabilité des élus, notamment des maires, compte tenu de certaines inquiétudes, sans doute justifiées, mais qui n'étaient peut-être pas légitimes sur le plan juridique. Dès lors, n'aggravez pas aujourd'hui cette responsabilité et prêtez attention à la rédaction de vos textes.

N'importe quelle personne, madame le ministre, incommodée gravement par la pollution atmosphérique, en ville par exemple, en cas de forte chaleur, en l'absence de vent, à cause d'une circulation automobile intense, pourra engager une action devant les juridictions administratives et devant les juridictions pénales. L'exemple

peut faire sourire, mais le Gouvernement s'engage dans un contentieux très grave au point que tous les asthmatiques, dans la mesure où ils démontreront le lien de cause à effet avec la pollution, pourront réclamer des dommages-intérêts devant les juridictions administratives.

**M. Jean-Pierre Brard et Mme Ségolène Royal.** Ils auront raison !

**M. Pierre Mazeaud.** Où allons-nous ?

**M. Jean-Pierre Brard.** Vers la reconnaissance du droit !

**M. Pierre Mazeaud.** Ce matin, j'ai entendu invoquer le préambule de la Constitution de 1946, dans lequel serait inscrit le droit à la santé. Non, il ne s'agit pas d'un droit à la santé, sinon tous les gens malades pourraient demander des dommages-intérêts à l'État ! Il s'agit du droit à la protection de la santé, ce qui est totalement différent !

C'est en fonction de ce préambule que j'ai rédigé l'amendement n° 291 rectifié pour éviter de telles actions en responsabilité devant les juridictions administratives ou les juridictions pénales. Mon texte rappelle simplement que la politique du Gouvernement, des collectivités locales doit concourir à faire en sorte qu'il n'y ait pas de pollution, mais il ne reconnaît pas un véritable droit, car sinon c'est le déferlement, l'inflation de contentieux et ce n'est certainement pas ce que souhaite le Gouvernement.

Dans notre société, je m'adresse, au-delà du ministre, à celle qui a très souvent plaidé, nos concitoyens sont aujourd'hui particulièrement procéduriers et nous assistons à une véritable inflation de recours. Vous savez aussi que l'interprétation par les juges d'un texte qui, voté, aurait ainsi force de loi, serait souveraine. Cette interprétation serait nécessairement la sanction.

Dans le deuxième alinéa, quelque chose choque aussi juriste et il appartient au président de la commission des lois de le rappeler à ses collègues.

Oh, je ne suis pas le gardien des textes, mais vous me permettez, madame le ministre, vous qui appartenez au gouvernement formé par le Président de la République, M. Jacques Chirac – qui a souhaité la codification des textes parce que, face à l'inflation législative, plus personne n'y comprend rien – de souhaiter, à la place de ce deuxième alinéa, en revenir aux principes généraux du droit de la responsabilité.

Dans la deuxième phrase de cet alinéa, vous renvoyez à des principes généraux tels que pollueur-payeur. Or le principe pollueur-payeur, madame le ministre, madame l'ancienne avocate, c'est encore l'article 1382 du code civil ! Cessons de décliner sans cesse, d'amplifier nos textes pour en faire des volumes de plusieurs pages. Les rédacteurs du code civil et Portalis...

**M. Jean-Pierre Brard.** Il y avait longtemps !

**M. Pierre Mazeaud.** ... qui, de sa plume, a écrit cet article 1382 savaient ce qu'il faisaient. Madame, vous le savez mieux que quiconque, l'interprétation jurisprudentielle de la Cour de cassation n'a jamais varié depuis 1804 jusqu'à nos jours. C'est le principe fondamental de notre droit des obligations, du droit de la responsabilité civile. Va-t-on demain prétendre que le gendarme a une responsabilité particulière par rapport à l'agent de police ? Après-demain, on dira tout et n'importe quoi ! Respectez les principes généraux auxquels d'ailleurs vous vous référez quand vous plaidez devant différentes chambres !

Plutôt que de vous demander de retirer votre article 1<sup>er</sup>, je vais faire un effort et vous prier d'accepter l'amendement que je vous propose pour vous épargner les diffi-

cultés sont j'ai parlé et pour éviter à nos collègues d'endosser une responsabilité très grande, non seulement pour ceux qui exercent un mandat de maire et risquent d'être poursuivis pénalement, mais aussi pour ceux qui auraient la charge de combattre la pollution.

On entend souvent dans cet hémicycle parler de textes anciens dont les conséquences ont été très graves et très lourdes et l'on en vient à se demander si l'on n'avait pas légiféré un peu trop vite.

**M. Germain Gengenwin.** C'est vrai !

**M. Pierre Mazeaud.** Dans ce cas, j'appelle votre attention : je ne veux pas que les élus, que les ministres soient responsables ; je veux qu'ils fassent tout pour éviter la pollution, c'est en cela que votre texte est bon. Mais n'accordez pas un véritable droit à l'air pur, parce que vous aurez des contentieux tels que même les ministres avec une fortune personnelle ne sauraient y répondre ! (*Soupires.*)

Je vous propose une disposition qui reprend pour l'essentiel votre article 1<sup>er</sup>, mais j'évite la nuisance fondamentale parce que – je vous demanderai d'être mon interprète auprès de M. le Premier ministre – je ne me préoccupe que des intérêts du Gouvernement. Et que l'on ne pense pas que, lorsqu'un député de la majorité s'oppose à un texte du Gouvernement, il le fait par esprit de pure contradiction ! Non, il le fait dans l'intérêt de celui-ci !

Voilà, madame le ministre, la raison de mon opiniâtreté. (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Germain Gengenwin.

**M. Germain Gengenwin.** Nous sommes, bien sûr, favorables à l'objectif global de l'article 1<sup>er</sup>, mais je ne saurais mieux argumenter que M. Mazeaud, à son sujet. Il est vrai que ce dispositif est redoutable pour les élus et les maires que nous sommes car il peut offrir un support juridique à toute contestation portant sur l'appréciation de la qualité de l'air. C'est pourquoi j'ai déposé l'amendement n° 185 auquel s'associe notre collègue René Beaumont qui a déposé dans le même espoir l'amendement n° 45. Je n'en dirai pas plus sur cet aspect que M. Mazeaud a très bien développé.

Ce texte porte sur trois niveaux à l'échelon régional : la qualité de l'air, la protection de l'atmosphère, les plans de déplacements urbains. Il ne s'agit là que de documents de planification et non d'outils de programmation et de réalisation. Compte tenu de la gravité de la situation, il aurait été souhaitable de compléter le dispositif par des mesures plus immédiates et plus concrètes.

Il est prévu aussi que le plan régional pour la qualité de l'air s'appuie sur un inventaire permettant de localiser les émissions de substances polluantes, de déterminer leur fréquence ainsi que la typologie des substances émises. Ce dispositif est intéressant, mais qui sera chargé de réaliser l'inventaire ? Quelle sera sa valeur juridique ? Ne serait-il pas souhaitable de prévoir que les inventaires deviennent opposables aux projets relevant des installations classées pour la protection de l'environnement ?

Vous me permettrez d'évoquer les articles 25 et 26. Ils consistent uniquement en des transferts sur les collectivités locales. Le Sénat les avait supprimés, la commission les a rétablis. Je sais bien qu'ils ne représentent pas des

sommes trop importantes, mais c'est la porte ouverte à des transferts vers les collectivités locales. Je ne peux pas approuver les deux amendements qui tendent à réintroduire des articles qui remettraient en cause le pacte de stabilité financière que le Gouvernement a signé avec les collectivités locales.

Enfin, ce projet confie la gestion de la taxe parafiscale sur la pollution à l'ADEME. Cet organisme se voit donc appelé à gérer une enveloppe destinée au soutien des réseaux de surveillance de la pollution, des opérations pilotes menées dans le cadre des transports urbains, et de la création de flottes de véhicules fonctionnant avec du carburant propre. Force est donc de constater que l'ADEME, à vocation initialement technique, devient un outil principalement orienté vers la gestion financière de fonds et de taxes diverses.

Je n'ai absolument rien contre cette agence, mais nous sommes devant un problème de fond : ce que nous faisons dans ce texte est en totale contradiction avec le principe de la régionalisation des moyens collectés. Ne pensez-vous pas, madame le ministre, qu'une gestion régionale de ces fonds serait préférable ?

**Mme le président.** La parole est à Mme Ségolène Royal.

**Mme Ségolène Royal.** Avec cet article 1<sup>er</sup>, s'annonce une minute de vérité...

Madame le ministre, vous avez certainement lu comme nous tous ici l'article du *Monde* de ce soir, par lequel nous apprenons que la Société française de santé publique vient d'achever un rapport sur les conséquences sanitaires de la pollution. Selon ces scientifiques, un millier de décès prématurés sont imputables chaque année, en France, aux polluants rejetés par les véhicules, ainsi que 5 700 hospitalisations pour affections respiratoires.

Quant vous affirmez à l'article 1<sup>er</sup> que « chacun a le droit à respirer un air qui ne nuise pas à la santé », je me demande quelle impression ceux qui souffrent de ces pollutions peuvent retirer d'une telle disposition l'impression soit d'une certaine légèreté, soit d'une sorte de cynisme politique.

Car si votre projet de loi était particulièrement ambitieux, mettait en place des moyens financiers vraiment incisifs et comportait des dispositions susceptibles de changer le cours des choses, alors oui, l'affirmation de principe aurait peut-être un sens. Dans l'état actuel de votre texte, vous faites preuve d'autosatisfaction, en affirmant un principe quotidiennement bafoué, comme le prouve cette étude. Faut-il rappeler que la semaine dernière, au cours des pics de pollution, le préfet de police n'a pris aucune décision ? D'habitude, il en prend au moins quelques unes : il dit aux personnes âgées de rester chez elles, il dit de ne pas sortir les nourrissons, il dit aux asthmatiques de bien fermer les portes, aux femmes enceintes de ne pas aller dans la rue. Mais il ne dit jamais de laisser les voitures au garage !

C'est cette logique là qu'il convient maintenant de renverser.

L'affirmation de ce principe, auquel tout le monde ne peut être que favorable, est une provocation, étant donné le vide de votre projet, qui ne prend pas en compte – plusieurs orateurs, de toute sensibilité politique, l'ont déclaré ce matin – la globalité et la gravité du problème de santé qui se pose. J'en donnerai deux exemples.

Le premier est tiré du rapport dont j'ai parlé : les particules diesel, qui constituent la plus grande part des poussières en suspension dans le milieu urbain, sont les pre-

mières responsables de la pollution atmosphérique. Votre texte rétablit-il au moins l'égalité de traitement entre le diesel et les autres carburants ? Non. Ainsi, même sur des points très élémentaires, votre texte n'apporte pas de réponses susceptibles de concourir à l'amélioration de la qualité de l'air.

Mon second exemple, tout simple, concerne la place de la voiture en ville. A aucun moment, par exemple, votre texte ne prévoit que les plans de développement urbains doivent avoir comme objectif premier la réduction de la place de la voiture en ville, dans une proportion donnée. Nous défendrons nous des amendements dans ce sens.

Il n'y a aucune disposition contraignante, ni sur les pollutions les plus évidentes ni sur la première responsabilité des polluants.

Je tirerai de l'article 1<sup>er</sup> des conséquences un peu différentes de celles de M. Mazeaud. Ce n'est pas l'affirmation du principe qui me choque, car je crois que les esprits peuvent évoluer avec l'affirmation des grands principes. Ce qui me choque, c'est le décalage entre le principe énoncé et le vide du projet. C'est la raison pour laquelle l'amendement que je proposerai ne vise pas à supprimer l'affirmation du principe, car cela pourrait laisser croire que les parlementaires ne sont pas favorables à un air moins pollué.

De deux choses l'une. En énonçant le principe, soit vous voulez camoufler le vide de votre texte ; soit vous êtes sincère et vous pensez que les pouvoirs publics doivent assumer leurs responsabilités en prenant des décisions pour permettre l'évolution de la qualité de l'air dans un sens positif. C'est la raison pour laquelle nous proposerons que toute personne, privée ou publique, qui porte atteinte au principe selon lequel chacun a le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé, par un fait volontaire ou par imprudence, par négligence ou par inattention, doit réparation aux victimes de la pollution.

Et peut-être sortirons-nous alors de cette inaction que nous sommes actuellement obligés de constater !

**Mme le président.** Je suis saisie de deux amendements, n<sup>os</sup> 252 et 291 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n<sup>o</sup> 252, présenté par M. Sarre, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 1<sup>er</sup> :

« La protection de la qualité de l'air, en tant que patrimoine vital et dans le respect des équilibres naturels, est d'intérêt général.

« Les dispositions de la présente loi ont pour objet :

« - de prévenir, limiter et réduire l'émission dans l'air de substances de nature à compromettre la santé, à nuire à la faune et à la flore, ainsi qu'à accélérer les processus d'altération du patrimoine agricole, forestier ou bâti ;

« - de mettre en œuvre une gestion de la qualité de l'air selon les principes définis à l'article 1<sup>er</sup> de la loi n<sup>o</sup> 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement. »

L'amendement n<sup>o</sup> 291 rectifié, présenté par M. Mazeaud, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 1<sup>er</sup> :

« L'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les

limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

« Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie. »

La parole est à M. Georges Sarre, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 252.

**M. Georges Sarre.** L'amendement n<sup>o</sup> 252 vise à modifier l'article 1<sup>er</sup> où il est écrit, dans le premier alinéa, que « chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. »

Si l'on ne peut qu'approuver cette généreuse formule, il convient, comme le souligne d'ailleurs le rapport de la commission des affaires économiques et du Plan du Sénat, de s'interroger sur la portée juridique d'une telle affirmation et sur ses éventuelles implications contentieuses.

Cette formule, madame le ministre, s'apparente à une pétition de principe sans réelle portée normative. Le lien entre la qualité de l'air et la santé publique risque de donner lieu, ultérieurement, à contentieux, alors même qu'elle n'est assortie d'aucune sanction administrative ou pénale.

Cette formule, qu'il aurait été préférable de faire figurer dans l'exposé des motifs, pose d'autant plus de questions que la définition de la pollution atmosphérique, à l'article 2 du projet de loi, s'avère extensive.

Si ce droit vient à être consacré par la jurisprudence sur le fondement de cette disposition légale, à l'encontre de qui sera-t-il invoqué, madame le ministre ? Le préfet, donc l'État. Les présidents des conseils régionaux ou généraux ? Prenons un exemple : une personne allergique au pollen contenu dans l'air pourra, dans la mesure où ce dernier nuit à sa santé, évoquer ce droit. Qui sera alors tenu pour responsable !

Ce projet de loi, tel qu'il nous est proposé, est d'ailleurs loin, faute de dispositif financier adapté, de mettre en œuvre des moyens effectifs à même de garantir ce droit. La formule introduite dans l'article est en définitive une sorte de cache-misère – expression que j'ai employée dans mon intervention tout à l'heure – qu'il convient de supprimer.

Par ailleurs, pour prévenir les risques contentieux, il m'a paru judicieux de reformuler cet article en fonction des articles de la loi n<sup>o</sup> 93-2 du 3 janvier 1992 sur l'eau et de la loi n<sup>o</sup> 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, qui définit notamment le principe « pollueur-payeur », selon lequel les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur.

C'est pourquoi, madame le ministre, mes chers collègues, je propose d'intégrer dans cet article 1<sup>er</sup> deux notions, la première précisant que l'air est un patrimoine vital et la deuxième disant que celui-ci nécessite une gestion particulière. Il me paraît fondamental de rappeler ces deux notions essentielles, qui ne figurent malheureusement pas dans le projet.

Cet amendement à l'article 1<sup>er</sup> s'inscrit enfin dans la continuité des observations de bons sens de la commission du Sénat. Il me paraît donc normal d'en discuter et, je l'espère, de l'adopter.

**Mme le président.** La parole est à M. Mazeaud, pour soutenir l'amendement n° 291 rectifié.

**M. Pierre Mazeaud.** Je n'ajouterais rien à ce que j'ai dit tout à l'heure quand je me suis expliqué, longuement, sur l'amendement.

Je ne voudrais pas gêner mon collègue M. Sarre en lui disant que la rédaction que je propose est meilleure parce qu'elle évite réellement ce que nous redoutons, à savoir de trop nombreux contentieux.

C'est pour cette raison que je souhaite connaître la position du Gouvernement.

**Mme le président.** Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** La commission a examiné les amendements n°s 252 et 291 mais elle n'a évidemment pas eu le temps d'examiner l'amendement n° 291 rectifié, qui vient de nous être distribué.

L'amendement n° 252, monsieur Sarre, propose une rédaction intéressante, d'ailleurs calquée sur les articles 1<sup>er</sup> et 2 de la loi sur l'eau. Mais le dernier alinéa de cet amendement figure déjà dans le texte du projet de loi. Vous faites en effet allusion aux principes généraux de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 2 février 1995, qui ne sont autres que ceux de l'article L. 200-1 du livre II du nouveau code rural, auquel l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi fait référence.

Quant à la définition de la pollution atmosphérique « de nature à compromettre la santé, à nuire à la faune et à la flore, ainsi qu'à accélérer le processus d'altération du patrimoine agricole, forestier ou bâti, » qui figure à l'avant-dernier alinéa de votre amendement, elle se retrouve à l'article 2 du projet.

Voilà pourquoi nous avons considéré que votre amendement était déjà satisfait par le projet de loi et pourquoi nous ne l'avons pas retenu.

Au demeurant, nous ne pouvions pas le retenir. Pour des raisons que nous comprenons bien, que le président Mazeaud a rappelées et que vous avez dites vous-même, l'amendement n° 252 vise à supprimer la fameuse mention du droit de chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

Comme Pierre Mazeaud l'a fait, vous venez d'insister sur les risques d'insécurité juridique et de contentieux résultant de l'énoncé d'un tel principe. Pour illustrer de tels risques de contentieux, vous avez imaginé ce qui se passerait et vers qui on pourrait se retourner si l'on avait à se plaindre du pollen.

**M. Georges Sarre.** Ou d'autre chose.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** Je vous signale, mon cher collègue, que l'article 2 du projet définit justement la pollution atmosphérique comme « l'introduction par l'homme dans l'atmosphère de substances polluantes ». Les pollutions atmosphériques d'origine naturelle ne sont donc pas visées et votre exemple, en l'occurrence, était mal choisi.

Cela dit, en dépit des risques de contentieux afférents à son énoncé, la commission de la production et des échanges est attachée à ce qu'un tel principe, qui figure dans le préambule de la Constitution, soit maintenu à l'article 1<sup>er</sup>.

C'est la raison pour laquelle je me rallie à titre personnel – car la commission ne l'a pas examiné – à l'amendement n° 291 rectifié qui précise que l'objectif de la loi est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuit pas à sa santé.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Sur l'amendement n° 252 de M. Sarre, je rejoins tout à fait l'analyse de la commission. L'affirmation du droit à respirer un air qui ne nuise pas à la santé est fondamental, comme je m'en expliquerai dans un instant, et le Gouvernement ne peut donc pas émettre un avis favorable à cet amendement.

Quant à l'amendement n° 291 rectifié, il répond au souci exprimé par le président Mazeaud de ne pas voir naître un « nid de contentieux », ce que j'ai affirmé très clairement ce matin. Je ne partage pas l'inquiétude juridique de M. Mazeaud.

Tout d'abord, le préambule de la Constitution de 1946 reconnaît très clairement le droit à la protection de la santé.

**M. Pierre Mazeaud.** A la protection, oui !

**Mme le ministre de l'environnement.** Une décision du Conseil constitutionnel du 8 janvier 1991 rappelle d'ailleurs très nettement que les exigences de la protection de la santé publique ont une valeur constitutionnelle.

**M. Pierre Mazeaud.** Tout à fait !

**Mme le ministre de l'environnement.** Ensuite, un arrêt Lopez-Ostra du 9 septembre 1994 de la Cour européenne des Droits de l'homme, sur le fondement de l'article 8 de la Convention européenne des Droits de l'homme, pose le principe selon lequel les atteintes à l'environnement, en tant qu'elles nuisent à la santé, méconnaissent le droit du citoyen au respect de sa vie familiale et privée. Enfin, la loi du 2 février 1995 reconnaît le droit à un environnement sain.

Autrement dit, je n'avais pas l'impression que, en déclinant pour l'air des principes déjà si clairement établis au niveau de la santé en général, on ouvrait une voie contentieuse de quelque nature que ce soit. Je n'ai pas vu davantage dans le droit au logement, reconnu par la loi et interprété par le Conseil constitutionnel comme un principe de valeur constitutionnelle, un nid à contentieux particulier.

Toutefois, je suis soucieuse de ne pas entrer dans des débats qui pourraient laisser supposer que le Gouvernement souhaite s'engager dans une voie contentieuse. Dès lors, monsieur le président Mazeaud, que la rédaction que vous nous proposez reconnaît très clairement le droit à respirer un air qui ne nuit pas à la santé et précise, beaucoup mieux que je ne l'avais fait moi-même, les conditions dans lesquelles il va s'exercer, je n'y vois absolument aucune objection.

**M. Pierre Mazeaud.** Très bien !

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

**M. Jean-Pierre Brard.** Madame le ministre, si j'ai bien compris votre propos, mais je parle sous votre contrôle, vous ne partagez pas les craintes de M. Mazeaud...

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

**M. Jean-Pierre Brard.** En fin de compte, son amendement n'était donc pas tout à fait fondé. En foi de quoi, vous proposez tout de même maintenant de vous y rallier !

**M. Philippe Legras.** C'est votre interprétation !

**M. Jean-Pierre Brard.** Si je me trompe, Mme le ministre me corrigera mieux que vous, mon cher collègue !

**M. Pierre Mazeaud.** Moi, je n'ai rien dit !

**M. Jean-Pierre Brard.** Je parle de votre voisin de derrière, monsieur Mazeaud... Je vous surveille et je suis habituellement davantage impressionné par votre argumentation. Je ne sais pas quelles discussions ont pu avoir lieu dans les couloirs...

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

**M. Jean-Pierre Brard.** « Honni soit qui mal y pense », n'est-ce pas, monsieur le président de la commission ?

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

**M. Jean-Pierre Brard.** Si vous le dites, raison de plus pour être dubitatif, et ne pas utiliser d'autres mots qui pourraient choquer vos chastes oreilles !

**M. Roger Romani, ministre des relations avec le Parlement.** Monsieur Brard !

**M. Jean-Pierre Brard.** Madame le ministre, j'ai déjà dit que vous définissiez des principes, sans donner les moyens pour les réaliser. Et après avoir établi qu'il n'y avait pas de moyens, ou si peu, vous altérez jusqu'au principe. Là, vous vous mettez en cohérence.

**Mme le ministre de l'environnement.** Mais non !

**M. Jean-Pierre Brard.** Le droit que vous reconnaissiez, vous l'encadrez de telle manière que c'est ne plus reconnaître ce droit dans les conditions qui ont été précisées par notre collègue Vernier avec la plus grande clarté.

Personnellement, je suis tout à fait opposé à l'amendement de notre collègue Mazeaud, surtout après toutes les circonlocutions...

**Mme le ministre de l'environnement.** Vous avez le texte ?

**M. Jean-Pierre Brard.** Bien sûr que je l'ai !

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** On parle du droit pour chacun de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé !

**M. Jean-Pierre Brard.** Pourquoi ne pas en rester au texte du ministre ? M. Mazeaud a été très clair tout à l'heure !

**M. Pierre Mazeaud.** Non, je ne l'ai pas été !

**M. Jean-Pierre Brard.** Vous savez bien, madame le ministre, que notre collègue n'est jamais ambigu. Il veut encadrer un droit fondamental que vous proposiez de reconnaître. Ou bien votre texte est meilleur et je ne vois pas pourquoi vous approuvez celui de M. Mazeaud. Ou bien celui de M. Mazeaud est meilleur, et il faut qu'il le démontre, alors qu'il a prouvé le contraire tout à l'heure.

**M. Jacques Vernier, rapporteur.** C'est un amendement rédactionnel !

**M. Jean-Pierre Brard.** Oh non !

**M. Ladislas Poniatowski.** Non, ce n'est pas vraiment rédactionnel !

**Mme le président.** La parole est à Mme Ségolène Royal.

**Mme Ségolène Royal.** Madame le ministre, je regrette vraiment votre recul sur l'affirmation du principe

**Mme le ministre de l'environnement et M. Jacques Vernier, rapporteur.** Ce n'est pas un recul !

**M. François-Michel Gonnot, président de la commission.** Disons un aménagement !

**Mme Ségolène Royal.** Vous aviez mené au Sénat une bataille. Nous partageons l'idée que ce principe était une déclaration qui devait précisément engager le Gouvernement. Et nous avons préparé un amendement qui permettait d'aller plus loin.

Seulement, quand on affirme un principe qui n'est pas assorti d'une contrainte juridique, il y a deux façons de régler le problème : soit retirer le principe, ce qui revient à reculer, soit avancer encore. C'est pourquoi j'ai déclaré à l'instant que vous aviez raison d'affirmer un principe, à condition, et c'est que je vous ai proposé, que vous précisiez comment il serait mis en œuvre, et comment vous aviez l'intention d'orienter progressivement le pays vers la réalisation de ce principe. Les victimes doivent pouvoir obtenir réparation.

Nous proposons donc, non pas comme M. Mazeaud, de reculer, ...

**M. Pierre Mazeaud.** Je ne recule jamais !

**M. Jean-Pierre Brard.** Vous prenez la tangente ! (*Sourires.*)

**Mme Ségolène Royal.** ... mais d'avancer, en ajoutant que toute personne qui porte atteinte à ce principe par un fait volontaire ou par inaction – comme c'est le cas bien souvent et je donnais l'exemple récent de la ville de Paris –, par son inattention, par imprudence ou par négligence doit réparation aux victimes de pollution.

Je regrette, madame, que vous reculiez sur ce principe-là au lieu de faire l'effort de vous rallier à notre amendement qui, au contraire, vous permettait de vous projeter vers l'avenir.

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

**Mme le ministre de l'environnement.** Madame Royal, vous êtes vraiment la championne du paradoxe.

**M. Jean-Pierre Brard.** C'est une nouvelle discipline aux jeux Olympiques. (*Sourires.*)

**Mme le ministre de l'environnement.** Il y a cinq minutes, vous parliez de camouflage, d'affirmation de principe purement gratuite.

Le texte que l'on vous propose maintenant n'est pas un recul. Vous êtes juriste. Lisez-le attentivement et vous verrez. Non seulement le droit est reconnu, mais il y a plus : on vous dit qui l'exerce et comment on l'exerce.

**Mme Ségolène Royal.** Il n'y a pas de possibilité de réparation pour les victimes !

**Mme le ministre de l'environnement.** Je ne comprends pas une telle attitude. On propose une disposition et vous dites qu'elle est mauvaise. On propose de la retirer, et c'est aussi mauvais. Il faut tout de même avoir un petit peu de cohérence ! (« 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.)

**Mme le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 252.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**Mme le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 291 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

**Mme le président.** En conséquence, ce texte devient l'article 1<sup>er</sup>.

Les amendements n<sup>os</sup> 185 de M. Gengenwin, 45 de M. René Beaumont, 61 de la commission, 1 de M. Julia, 325 et 367 de Mme Royal, 21 de M. Merville, 305 et 304 de M. Hage tombent.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

4

#### DÉSIGNATION D'UN CANDIDAT À UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

**Mme le président.** M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre une demande de renouvellement du mandat du représentant de l'Assemblée nationale au sein du conseil national du bruit.

Conformément aux décisions antérieures, le soin de présenter un candidat a été confié à la commission de la production et des échanges.

La candidature devra être remise à la présidence avant le mercredi 19 juin 1996, à dix-sept heures.

5

#### DÉPÔT DE PROJETS DE LOI

**Mme le président.** J'ai reçu, le 12 juin 1996, de M. le Premier ministre :

- un projet de loi autorisant l'adhésion de la République française à la convention sur la future coopération multilatérale dans les pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest (ensemble trois annexes).

Ce projet de loi, n<sup>o</sup> 2877, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, en application de l'article 83 du règlement.

- un projet de loi autorisant l'approbation du deuxième protocole en date du 6 octobre 1995 annexé à l'accord général sur le commerce des services (ensemble les listes d'engagements dont la traduction est annexée à la présente loi).

Ce projet de loi, n<sup>o</sup> 2878, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, en application de l'article 83 du règlement.

- un projet de loi autorisant l'approbation du troisième protocole en date du 6 octobre 1995 annexé à l'accord général sur le commerce des services (ensemble les listes d'engagements dont la traduction est annexée à la présente loi).

Ce projet de loi, n<sup>o</sup> 2879, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, en application de l'article 83 du règlement.

6

#### DÉPÔT D'UN RAPPORT

**Mme le président.** M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 juin 1996, de M. Pierre Bédier, un rapport, n<sup>o</sup> 2876, fait au nom de la commission des

affaires culturelles, familiales et sociales sur le projet de loi (n<sup>o</sup> 2808) relatif à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville.

7

#### DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI ADOPTÉ PAR LE SÉNAT

**Mme le président.** J'ai reçu, le 12 juin 1996, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par le Sénat après déclaration d'urgence, relatif à l'encouragement fiscal en faveur de la souscription de parts de copropriété de navires de commerce.

Ce projet de loi, n<sup>o</sup> 2880, est renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, en application de l'article 83 du règlement.

8

#### ORDRE DU JOUR

**Mme le président.** Jeudi 13 juin 1996, à neuf heures, première séance publique :

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi, n<sup>o</sup> 2753, relatif au contrôle de la fabrication et du commerce de certaines substances susceptibles d'être utilisées pour la fabrication illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes ;

M. François Grosdidier, rapporteur au nom de la commission de la production et des échanges (rapport n<sup>o</sup> 2796).

Discussion du texte élaboré par la commission mixte paritaire sur les dispositions restant en discussion du projet de loi de réglementation des télécommunications ;

M. Claude Gaillard, rapporteur (rapport n<sup>o</sup> 2873).

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi organique, n<sup>o</sup> 2825, relatif aux lois de financement de la sécurité sociale ;

M. André Fanton, rapporteur au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (rapport n<sup>o</sup> 2845).

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, n<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 2835) ;

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

A quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

*(La séance est levée à vingt et une heures quarante-cinq.)*

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

---

---

## ANNEXE

***Questions écrites auxquelles une réponse écrite  
doit être apportée au plus tard le jeudi 20 juin 1996***

N<sup>os</sup> 30257 de M. Jean-Louis Masson ; 30684 de M. Pierre Rémond ; 31107 de M. André-Maurice Pihouée ; 33379 de

M. Jean Marsaudon ; 34061 de M. Jean Bardet ; 34484 de M. Aloyse Warhouver ; 34863 de M. André Fanton ; 34927 de M. Julien Dray ; 35642 de M. Xavier Deniau ; 36106 de M. Gérard Saumade ; 36244 de M. Denis Jacquat ; 36763 de M. Marc Laffineur ; 36848 de M. Jean-Claude Lenoir ; 36871 de M. Pierre Cardo ; 36889 de M. Léonce Deprez ; 36910 de M. François Loos ; 37179 de M. Jean Tardito ; 37281 de M. Jean-Louis Idiart ; 37319 de M. Alain Le Vern ; 37423 de M. Rémy Auchédé ; 37446 de M. Louis Mexandeu.



