

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. JEAN DE GAULLE

1. **Air et utilisation de l'énergie.** – Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 4).

DISCUSSION DES ARTICLES (*SUITE*) (p. 4)

MM. Jean-Yves Le Déaut, François-Michel Gonnot, président de la commission de la production.

Article 13 (p. 4)

Amendement de suppression n° 94 de la commission de la production : M. Jacques Vernier, rapporteur de la commission de la production ; Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement. – Adoption.

L'article 13 est supprimé et les autres amendements à l'article n'ont plus d'objet.

Après l'article 13 (p. 4)

Amendement n° 442 de M. Vernier : MM. le président de la commission de la production, le rapporteur, Mme le ministre, M. Jean-Yves Le Déaut. – Adoption.

MM. le président de la commission de la production, le président, le rapporteur.

Avant l'article 14 (p. 4)

Amendement n° 384 de Mme Royal : MM. Christian Bataille, le rapporteur, Mme le ministre, MM. Marc Laffineur, Patrick Trémège. – Rejet.

Article 14 (p. 5)

MM. Christian Bataille, Jean-Yves Le Déaut.

ARTICLE 28 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982 (p. 6)

Amendements n°s 205 de M. Weber et 345 de M. Bataille : MM. Patrick Trémège, Christian Bataille, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 413 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 175 de la commission des affaires culturelles : MM. le président de la commission de la production, le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendements n°s 95 de la commission de la production, 347 de M. Destot et 433 du Gouvernement ; MM. le rapporteur, Christian Bataille, Mme le ministre, MM. Jean-Yves Le Déaut, Marc Laffineur. – Adoption de l'amendement n° 95 rectifié ; les amendements n°s 347 et 433 n'ont plus d'objet, de même que les autres amendements portant sur le texte proposé pour l'article 28 de la loi du 30 décembre 1982.

ARTICLE 28-1 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982 (p. 8)

Amendements identiques n°s 96 de la commission de la production et 270 de M. Brard : MM. le rapporteur, Jean-Pierre Brard, Mme le ministre, M. Jean-Yves Le Déaut. – Adoption.

Amendement n° 319 de M. Trémège : MM. Patrick Trémège, le rapporteur, Mme le ministre, MM. Pierre Albertini, Jean-Pierre Brard. – Adoption.

Amendement n° 311 de M. Hage : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 428 du Gouvernement, avec le sous-amendement n° 439 de M. Vernier : Mme le ministre, M. le rapporteur. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Les amendements n°s 419 de M. Trémège, 348 de M. Destot et 97 de la commission de la production n'ont plus d'objet.

Amendement n° 248 de M. Trémège : MM. Patrick Trémège, le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

ARTICLE 28-2 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982 (p. 11)

Amendement n° 274 de M. Brard : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 176 de la commission des affaires culturelles : MM. Marc Laffineur, le rapporteur. – Retrait.

Amendement n° 55 de M. Masdeu-Arus : MM. Jacques Masdeu-Arus, le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 312 de M. Hage : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendements identiques n°s 98, deuxième correction, de la commission de la production et 386 de Mme Royal : MM. le rapporteur, Jean-Yves Le Déaut, Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 239 de M. Laffineur : M. Marc Laffineur. – Retrait.

Amendement n° 271 de M. Brard : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 349 de M. Bataille : MM. Christian Bataille, le rapporteur, Mme le ministre. – Retrait.

Amendement n° 313 de M. Hage : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 99 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre, M. Pierre Albertini. – Adoption.

Amendement n° 100 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 351 de M. Bataille : MM. Christian Bataille, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 297 de M. Vernier : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 101 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendements n°s 350 de M. Bataille et 102 de la commission de la production : M. Christian Bataille. – Retrait de l'amendement n° 350.

M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption de l'amendement n° 102.

ARTICLE 28-3 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982 (p. 13)

Amendements n°s 15 de M. Julia, 273 de M. Brard et 353 de M. Bataille : MM. Laurent Dominati, Jean-Pierre Brard, Jean-Yves Le Déaut, Mme le ministre, M. Patrick Trémège. – Retrait de l'amendement n° 15.

M. le rapporteur, Mme le ministre, MM. Jean Tiberi, Jean-Pierre Brard. – Rejet de l'amendement n° 273.

M. le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet de l'amendement n° 353.

Amendement n° 314 de M. Hage : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 272 de M. Brard : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 56 de M. Masdeu-Arus : MM. Jacques Masdeu-Arus, le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendements identiques n°s 103 de la commission de la production et 352 de M. Bataille : M. le rapporteur. – Retrait de l'amendement n° 103.

M. Christian Bataille, Mme le ministre. – Rejet de l'amendement n° 352.

Amendement n° 104 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre, M. Christian Bataille. – Adoption.

Amendement n° 298 de M. Vernier : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 14 modifié.

Article 15. – Adoption (p. 17)

Après l'article 15 (p. 22)

Amendement n° 388 de Mme Royal : MM. Christian Bataille, le rapporteur, Mme le ministre, M. Pierre Albertini. – Rejet.

Article 16 (p. 22)

Amendement n° 178 de la commission des affaires culturelles : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 179 de la commission des affaires culturelles : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 16 modifié.

Article 17 (p. 23)

Amendement n° 105 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 106 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 107 rectifié de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendements n°s 427 du Gouvernement et 108 de la commission de la production : Mme le ministre, M. le rapporteur. – Retrait de l'amendement n° 108 ; adoption de l'amendement n° 427.

Amendement n° 299 de M. Vernier : M. le rapporteur, Mme le ministre, M. Patrick Trémège. – Rejet.

Adoption de l'article 17 modifié.

Après l'article 17 (p. 24)

Amendement n° 232 de la commission des affaires culturelles : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Article 18 (p. 25)

Amendement n° 109 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

L'amendement n° 31 de M. Merville n'a plus d'objet.

Amendement n° 180 de la commission des affaires culturelles : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 152 rectifié de M. Mattei : M. le rapporteur, Mme le ministre, M. Pierre Albertini. – Adoption.

Adoption de l'article 18 modifié.

Avant l'article 19 (p. 25)

Amendement n° 443 de M. Vernier : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption de l'amendement n° 443 rectifié.

Article 19 (p. 27)

M. Jean-Yves Le Déaut.

Amendements n°s 206 de M. Weber, 354 de M. Bataille et 397 de la commission de la production : MM. Pierre Albertini, Jean-Yves Le Déaut, le rapporteur, Mme le ministre.

Sous-amendement n° 444 du Gouvernement à l'amendement n° 397 : M. le rapporteur. – Rejets des amendements n°s 206 et 354 ; adoption du sous-amendement n° 444 et de l'amendement n° 397 modifié.

Les amendements n°s 181 de la commission des affaires culturelles et 32 et 33 de M. Merville n'ont plus d'objet.

Amendement n° 110 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 111 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendements identiques n°s 207 de M. Weber et 356 de Mme Royal : MM. Pierre Albertini, Jean-Yves Le Déaut, le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 112 de la commission de la production : MM. Patrick Trémège, le rapporteur, Mme le ministre, M. Jean-Yves Le Déaut. – Retrait.

Amendements n°s 429 de M. Darrason et 113, deuxième rectification, de la commission de la production avec les sous-amendements n°s 421 et 420 de M. de Courson : MM. Patrick Trémège, le rapporteur, le président de la commission de la production, Mme le ministre. – Retrait de l'amendement n° 429.

Sous-amendement n° 445 du Gouvernement à l'amendement n° 113, deuxième rectification : MM. le rapporteur, Patrick Trémège, Mme le ministre, M. Pierre Albertini. – Adoption du sous-amendement n° 445 ; le sous-amendement n° 421 n'a plus d'objet.

M. Pierre Albertini. – Rejet du sous-amendement n° 420 et adoption de l'amendement n° 113, deuxième rectification, modifié.

L'amendement n° 355 de M. Le Déaut n'a plus d'objet.

Amendement n° 400 de Mme Royal : MM. Christian Bataille, le rapporteur, Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 114 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

L'amendement n° 217 de M. de Courson n'a plus d'objet.

Amendements n°s 43 corrigé de M. Legras et 115 de la commission de la production : MM. Jean-Yves Le Déaut, le rapporteur, Mme le ministre, M. Patrick Trémège. – Adoption de l'amendement n° 43 corrigé ; l'amendement n° 115 n'a plus d'objet.

Adoption de l'article 19 modifié.

Mme le ministre.

Suspension et reprise de la séance (p. 27)

Article 19 bis (p. 34)

Amendement de suppression n° 116 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

L'article 19 bis est supprimé.

Article 20 (p. 34)

Amendement n° 117 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 118 de la commission de la production :
M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 119 de la commission de la production :
M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 120 de la commission de la production :
M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendements nos 121 de la commission de la production
et 430 du Gouvernement : M. le rapporteur, Mme le
ministre. – Retrait de l'amendement n° 121.

Mme le ministre. – Adoption de l'amendement n° 430 rec-
tifié.

Amendements nos 418 de M. Trémège et 122 de la commis-
sion de la production, avec les sous-amendements nos 321,
322 et 323 de M. Legras : MM. Patrick Trémège, le rap-
porteur, Mme le ministre. – Adoption de l'amendement
n° 418 ; l'amendement n° 122 n'a plus d'objet de même
que les sous-amendements nos 321, 322 et 323.

Amendement n° 440 de M. Albertini : M. le rapporteur,
Mme le ministre. – Rejet.

Amendement n° 123 de la commission de la produc-
tion : M. le rapporteur, Mme le ministre, M. Jean-Yves
Le Déaut. – Adoption.

Adoption de l'article 20 modifié.

Article 21 (p. 35)

Amendement n° 251 de M. Trémège : MM. Patrick
Trémège, le rapporteur, Mme le ministre, M. Jean-Yves
Le Déaut. – Rejet.

Amendement n° 124 de la commission de la production :
M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 57 de M. Masdeu-Arus : MM. Jacques
Masdeu-Arus, le rapporteur. – Retrait.

Amendement n° 125 de la commission de la produc-
tion : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Retrait.

Amendement n° 126, deuxième rectification, de la commis-
sion de la production : M. le rapporteur, Mme le
ministre, MM. Patrick Trémège, Jean-Yves Le Déaut. –
Rejet.

Amendements identiques nos 209 de M. Weber et 389 de
Mme Royal : MM. Patrick Trémège, Christian Bataille, le
rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 127 de la commission de la production,
avec le sous-amendement n° 431 du Gouvernement :
M. le rapporteur, Mme le ministre, M. Christian
Bataille. – Adoption du sous-amendement et de l'amen-
dement modifié.

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

2. **Ordre du jour** (p. 41).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. JEAN DE GAULLE, vice-président

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

1

AIR ET UTILISATION DE L'ÉNERGIE

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

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

Discussion des articles (*suite*)

M. le président. Hier soir, l'Assemblée a poursuivi l'examen des articles et s'est arrêtée à l'article 13.

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

M. Jean-Yves Le Déaut. Monsieur le président, hier soir, à la levée de séance, l'amendement n° 414 de M. Sarre, portant article additionnel après l'article 12, n'a pas été discuté. Nous aimerions savoir s'il a été introduit dans une autre partie du texte, car plusieurs d'entre nous souhaitent le reprendre.

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

M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges. Hier, après six heures et demie de débats, peut-être n'avons-nous pas été suffisamment attentifs. Il semble que la présidence ait appelé cet amendement de M. Sarre adopté par la commission et que nous n'ayons pas réagi avec assez de vivacité.

Quoi qu'il en soit, la commission a repris cet amendement tel quel, sous le n° 442, et nous allons l'examiner après l'article 13.

M. le président. Monsieur Le Déaut, vous avez ainsi satisfaction.

M. Jean-Yves Le Déaut. Je remercie la commission.

Article 13

M. le président. « Art. 13. – Les modalités d'application du présent titre sont, en tant que de besoin, fixées par décret en Conseil d'Etat. Toutefois, les dispositions de l'article 12 sont d'application immédiate. »

Je suis saisi de deux amendements identiques, nos 94 et 293.

L'amendement n° 94 est présenté par M. Vernier, rapporteur de la commission de la production et des échanges; l'amendement n° 293 est présenté par M. Mazeaud.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 13. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 94.

M. Jacques Vernier, rapporteur de la commission de la production et des échanges. Monsieur le président, madame le ministre de l'environnement, mes chers collègues, nous avons « remonté » après l'article 11 les dispositions de l'article 13, qui prévoit un décret en Conseil d'Etat. Il s'agit de bien marquer que les mesures d'urgence, celles de l'article 12, sont applicables dès maintenant et que leur mise en œuvre n'est donc pas tributaire de la publication du décret. En conséquence, il convient de supprimer l'article 13.

M. le président. L'amendement n° 293 n'est pas défendu.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 94 ?

Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 94.
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence, l'article 13 est supprimé et les amendements n° 30 corrigé de M. Merville, 204 de M. Weber et 344 de M. Bataille tombent.

Après l'article 13

M. le président. L'amendement n° 442, présenté par M. Vernier et M. Gonnot, est ainsi rédigé :

« Après l'article 13, insérer l'article suivant :

« I. – En cas de dépassement des seuils de pollution visés à l'article 3 et de déclenchement de la procédure d'alerte, la gratuité d'accès aux transports collectifs est obligatoire dans les agglomérations concernées.

« II. – Les pertes financières occasionnées pour les organismes de transports collectifs résultant du présent article sont compensées par une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts, taxe perçue au profit de ces organismes. »

La parole est à M. François-Michel Gonnot.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. La commission a donc repris, sous le numéro 442, l'amendement n° 414 de M. Georges Sarre, qu'elle avait adopté.

Cet amendement, madame le ministre, est important en termes d'annonce. Il prévoit qu'en cas de dépassement des seuils de pollution, dans l'hypothèse où la procédure d'alerte est déclenchée et où le préfet est conduit à prendre des mesures d'interdiction de la circulation, la gratuité d'accès aux transports collectifs est obligatoire dans les agglomérations concernées. Cette mesure peut paraître extrême, mais elle représentera une juste compensation pour tous ceux qui seront empêchés de se déplacer avec leur véhicule personnel.

J'ajoute que, dans les grandes agglomérations, la plupart des usagers utilisent des abonnements. Par conséquent, cette décision restera limitée quant à ses conséquences financières puisqu'elle ne concernera que ceux qui n'empruntent pas habituellement les transports collectifs.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Elle a accepté l'amendement.

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

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable : le Gouvernement ne souhaite pas alourdir les charges.

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

M. Jean-Yves Le Déaut. C'est la minute de vérité, madame le ministre, car nous sommes tous d'accord pour adopter cet amendement. Mais permettez-moi d'abord quelques observations de procédure.

Pourquoi cet amendement de M. Sarre, opportunément repris par le rapporteur et par la commission, a-t-il été déclaré recevable, et notre amendement n° 385 irrecevable, alors qu'ils procèdent tous deux du même esprit ? Nous proposons en effet « la mise en place d'un dispositif incitant à l'utilisation des transports collectifs, comme leur gratuité ou l'augmentation de leur cadence, lorsque les seuils d'alerte définis à l'article 3 de la loi sont atteints ou risquent de l'être, accompagnée de décisions réduisant la circulation automobile ». Vraiment, je ne comprends pas les raisons de cette différence de traitement.

Déjà, nous avons constaté hier que le Sénat et l'Assemblée n'avaient pas la même interprétation de l'article 40 de la Constitution. Aujourd'hui, c'est l'Assemblée elle-même qui, entre deux amendements qui, finalement, disent la même chose, déclare l'un recevable et l'autre irrecevable.

Je me félicite évidemment que l'amendement de M. Sarre ait réussi à passer au travers du crible de l'article 40. Cela prouve que certaines de nos propositions peuvent être discutées, ce qui est tout de même la justification du travail parlementaire.

C'est la minute de vérité, disais-je, parce que vous avez là, madame le ministre, l'occasion de montrer concrètement votre volonté. Le Gouvernement, tous les gouvernements, soyons honnêtes, ont fait de l'automobile la vache à lait : 150 milliards de recettes. Mais quand il s'agit d'en prélever une infime partie pour essayer d'améliorer la qualité de l'environnement et de réduire la pollution, le Gouvernement y est défavorable. Cela dépasse l'entendement !

Nous sommes tous d'accord ici et nous allons voter cet amendement, mais nous aurions souhaité que le même Gouvernement rejoigne l'Assemblée pour mener le combat contre la pollution.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 442.

(L'amendement est adopté.)

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

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Madame le ministre, la mesure que l'Assemblée vient d'adopter n'est pas aussi coûteuse que vous le croyez. Elle est forte, elle est symbolique. Dans ces conditions, le Gouvernement pourrait-il lever le gage ?

M. Jean-Yves Le Déaut et M. Jean-Pierre Brard. Très bien !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Les jours où la circulation sera totalement interdite, notamment dans la capitale, la vie économique va être paralysée. Il faut permettre aux gens de circuler malgré tout. Alors, je crois que le Gouvernement pourrait faire un geste.

M. le président. Pardonnez-moi de vous interrompre, mais le Gouvernement a déclaré ne pas être favorable à cet amendement, qui a été adopté en l'état. Il ne peut donc plus lever le gage.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Monsieur le président, un amendement que nous avons adopté au deuxième alinéa de l'article 10 commence par les mots : « Le décret mentionné à l'article 13 ». L'Assemblée ayant supprimé l'article 13 et reporté le décret à l'article 11 *bis*, c'est à l'article 11 *bis* qu'il convient de faire référence.

M. le président. Je vous en donne acte.

Avant l'article 14

M. le président. Je donne lecture de l'intitulé du titre IV :

TITRE IV

PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Mme Royal, MM. Bataille, Le Déaut, Destot, Ducout, Balligand et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 384, ainsi rédigé :

« Avant l'article 14, insérer l'article suivant :

« Les plans de déplacements urbains doivent s'organiser autour du principe du partage à égalité de la voirie entre transports en commun et deux-roues d'un côté, voitures de l'autre, étant entendu que, sur cette part, les pistes cyclables doivent être organisées sur la base du principe du droit à la sécurité. »

La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Cet amendement pose le principe du partage à égalité de la voirie entre les transports en commun et les deux-roues d'une part, et les voitures, de l'autre, étant entendu que « sur cette part, les pistes cyclables doivent être organisées sur la base du principe du droit à la sécurité ». On ne saurait en effet se contenter d'un partage de voirie qui mélange les autobus et les vélos. Sur les cinquante kilomètres de pistes cyclables proposés par le maire de Paris, plus de trente empruntent les couloirs d'autobus, alors que les cyclistes y sont souvent

victimes d'accidents mortels. Par conséquent, nous voulons rendre obligatoire, dans les plans de déplacements urbains, la réalisation en site propre, c'est-à-dire protégé, des pistes cyclables.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Si l'on élabore des plans de déplacement urbains, c'est bien pour rééquilibrer la part de voirie affectée aux piétons, aux bicyclettes et aux transports en commun et diminuer la part affectée aux véhicules individuels. La commission a donc parfaitement compris l'esprit de cet amendement.

En revanche, il nous a semblé qu'un partage 50-50 ne pouvait pas être généralisé à l'ensemble des villes concernées, d'autant que nous envisageons, par un autre amendement, d'étendre les plans de déplacements urbains à toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il convient de laisser une certaine liberté d'appréciation à chaque agglomération et cet amendement nous a paru trop normatif.

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

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable pour les mêmes raisons que M. le rapporteur, même si le Gouvernement reconnaît la valeur des objectifs visés par les auteurs de l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Marc Laffineur.

M. Marc Laffineur. Madame le ministre, dans la discussion générale, j'avais indiqué que le pourcentage de 50 p. 100 me paraissait trop élevé pour être applicable. Je crois cependant nécessaire d'imposer un pourcentage, de 30 ou 40 p. 100 par exemple. Si aucune obligation n'est prévue pour les centres-villes, on se demande bien, en effet, quels avantages les transports en commun et les vélos pourront retirer des plans de déplacements urbains.

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

M. Patrick Trémège. Je proposerai ultérieurement un amendement similaire. Le pourcentage de 50 p. 100 peut paraître élevé. En réalité, à Paris, l'équilibre s'établit déjà autour de 40 ou 42 p. 100. Donc l'objectif de 50 p. 100 n'est pas irréalisable, pour peu qu'on fixe un délai raisonnable. J'imagine que tous les responsables de voirie sont en mesure de calculer et de faire connaître très rapidement les pourcentages actuels de leur ville, qui ne doivent pas être très éloignés de la barre des 50 p. 100.

Cependant, je ne soutiendrai pas cet amendement, dans la mesure où l'idée de réaliser les pistes cyclables en site propre, si elle est *a priori* généreuse, risque de ne pas être toujours efficace. Pour ce qui concerne Paris, le débat est en cours, mais imposer cette contrainte dans la loi rendrait impossible la réalisation de nombreuses pistes cyclables dans les villes où l'urbanisme est figé. Par contre, ce principe est plus aisé à mettre en œuvre dans les nouvelles ZAC. C'est dans ce cadre que se situe l'amendement que je proposerai tout à l'heure à l'Assemblée.

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

Mme le ministre de l'environnement. Bien entendu, le Gouvernement est très favorable à ce qu'une partie de plus en plus importante des voies soit réservée aux transports collectifs, aux vélos et, éventuellement, aux piétons. Cela étant, il nous apparaît très difficile de figer dans un pourcentage fixe ce qui devrait être consacré par toutes les collectivités françaises en fonction de la même règle à ce partage de voiries. C'est la raison pour laquelle nous ne sommes pas favorables à un pourcentage.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 384.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 14

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

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

« Un plan de déplacements urbains est obligatoire pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants dont la carte est fixée conformément à l'article 5 de la loi n°... du... sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

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

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

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

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

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

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

« Le projet de plan est arrêté par délibération de l'autorité organisatrice puis, sous un délai de six mois, soumis pour avis aux conseils municipaux, généraux et régionaux intéressés ainsi qu'aux préfets. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite mis à la disposition du public, pendant deux mois.

« A l'issue du délai de mise à disposition du public, le plan, éventuellement modifié pour tenir compte des observations du public, est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice des transports.

« Le plan est mis en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Sans préjudice des dispositions des articles L. 2213-1 à L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales, il est pris en compte par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains.

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

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

« Le plan est ensuite mis à la disposition du public, pendant deux mois. A l'issue de ce délai, le plan, éventuellement modifié pour tenir compte des observations du public, est arrêté par l'autorité administrative après qu'il a été soumis pour avis, sous un délai de six mois, au conseil de Paris ainsi qu'aux conseils généraux et conseils municipaux concernés. Les décisions des autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains doivent prendre en compte les orientations du plan. »

Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article.

La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. La prise de conscience de l'opinion publique, notamment des problèmes posés par la croissance du trafic automobile, est récente, c'est vrai. Cela étant, je veux, comme nous l'avons fait déjà hier, déplorer l'accumulation de plans.

Nous avons déjà les PRQA – plans régionaux pour la qualité de l'air – et les PPA – plans de protection de l'atmosphère –, nous voilà maintenant avec les PDU – plans de déplacements urbains. Trois plans pour un même sujet, la qualité de l'air, élaborés par trois personnes différentes. Le PRQA n'est pas obligatoire mais s'impose aux PPA et aux PDU, qui ne sont obligatoires que pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants. En plus, ces plans ne sont pas près de voir le jour, compte tenu des moyens humains limités des administrations de l'environnement, problème bien connu des ministres successifs qui ont toujours été les premiers à le déplorer. Quand on sait que ces personnels sont dans le même temps confrontés à la nécessité d'élaborer d'autres schémas ou d'autres plans – schémas de l'eau, plans déchets – comment ne pas craindre que cette surabondance de plans ne soit finalement équivalente à une absence de plans et prétexte à l'inaction des collectivités locales, à commencer par la ville de Paris ?

En outre, il faut clarifier les pouvoirs des maires qui se réfugient derrière la liberté d'aller et venir pour ne pas édicter de mesures restrictives sur la circulation. La loi pourrait ainsi concerner les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Nous l'avons déjà proposé hier, mais

cela n'a pas été retenu. Nous aurons encore aujourd'hui des occasions de le faire. C'est, nous semble-t-il, le point de départ de toute politique réellement volontaire de préservation de la qualité de l'air. Il s'agit d'un problème local dont la solution doit d'abord être recherchée localement.

Enfin, monsieur le président, après Jean-Yves Le Déaut, je m'étonne du caractère irrecevable – je sais bien que les règles ici et au Sénat ne sont pas les mêmes – d'un amendement déposé à l'article 14 par le groupe socialiste.

Nous proposons, s'agissant des plans de déplacements urbains, les orientations suivantes : premièrement, la diminution du trafic automobile en ville ; deuxièmement, le développement prioritaire des services réguliers de transport collectif non polluants de voyageurs, en leur accordant la priorité de circulation ; troisièmement, le développement des modes de déplacement les plus économes et les moins polluants, notamment par la mise en place de réseaux verts, de voies piétonnes, de pistes cyclables, de sites de stationnement adaptés et de sites propres axés sur la sécurité ; quatrièmement, l'organisation du stationnement sur le domaine public et les conditions de sa tarification selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs, favorisant les véhicules les moins polluants ; cinquièmement, la mise en place d'un dispositif incitant à utiliser les transports collectifs, comme leur gratuité ou l'augmentation de la cadence lorsque les seuils d'alerte précédemment définis sont atteints ou risquent de l'être, avec restriction de la circulation automobile.

Nous ne comprenons pas bien que cet amendement dont nous souhaitons la discussion ait été jugé irrecevable. Nous avons le sentiment qu'en matière de recevabilité et d'irrecevabilité, c'est un peu la loterie.

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

M. Jean-Yves Le Déaut. L'article 14 c'est un peu le cœur de la loi même si, je l'ai dit hier, le système de l'organisation des différents plans est pour le moins kafkaïen. En tout état de cause, les plans de déplacements urbains constituent un dispositif qui mérite que l'on se batte car, à un moment donné, il faut bien affirmer certains principes si l'on souhaite améliorer les choses. Les mesures successives qui ont été prises tant au niveau du stationnement que de la réduction du nombre des voitures en ville – je pense notamment, chers collègues parisiens, aux axes rouges – ont toujours fait long feu et la circulation reste très difficile. Certes on peut constater qu'elle est encore plus difficile dans d'autres villes d'Europe, mais cela ne résout rien.

Vous voulez donc coordonner tous les modes de déplacement et promouvoir les modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie et c'est bien. Il ne s'agit pas en effet pour nous – nous sommes d'accord avec le rapporteur qui l'a dit hier – de se battre contre l'industrie automobile. Qui dans sa circonscription n'est pas concerné par la fabrication de voitures ou de camions ? Alors, même s'il est vrai que nous préférons le petit véhicule utilitaire aux gros camions circulant sur les autoroutes, il ne s'agit en aucun cas pour nous de se battre contre l'automobile. Nous luttons juste pour que l'automobile soit la moins polluante possible.

A cet égard, il convient de noter que des progrès ont déjà été accomplis, notamment avec le pot catalytique, qu'on aurait dû d'ailleurs privilégier plus tôt, comme le suggéraient certains, les voitures propres et la diminution de la consommation d'énergie. Mais il est évident,

madame le ministre, qu'il faut aller plus loin et envisager la diminution du trafic automobile en ville. C'est pourquoi, avec plusieurs collègues, nous avons déposé un amendement qui, d'ailleurs, a été repris par la commission : l'amendement n° 96. Espérons, madame le ministre, que vous voudrez bien suivre l'Assemblée dans sa sagesse.

L'article 14 est encore trop vague, à notre sens. Il faut favoriser les transports en commun en ville, c'est évident. Or, on ne prévoit pas d'augmentation de crédits pour accroître les transports en commun.

L'article 14 ne parle pas de tarifs attractifs, de la fréquence de passage ou de la nécessaire augmentation du nombre de véhicules propres. Il n'évoque pas la possibilité de rendre l'usage des véhicules individuels exceptionnels dans les zones denses d'agglomération. Il fait peu allusion aux incitations tendant à favoriser le covoiturage – en est-il même précisément question dans le texte ? – ou les taxis.

L'article 14, surtout, parle peu d'intermodalité et de la nécessaire liaison qui doit exister entre le stationnement à la périphérie des villes et le transport à l'intérieur de celles-ci. C'est ce qu'a fait Mme Trautmann à Strasbourg et cette expérience, tentée également dans un certain nombre de villes allemandes, devrait être méditée. Voilà qui donnerait plus de poids à cet article, décidément trop vague, à notre sens.

Avec plusieurs de mes collègues, nous avons également déposé un amendement qui a d'ailleurs, lui aussi, été repris par la commission et qui concerne les associations. Celles-ci, nous l'avons dit hier, ont fait beaucoup pour promouvoir certaines des idées aujourd'hui reprises ici.

Enfin, nous considérons que les PDU devraient s'appliquer aux agglomérations de plus de 100 000 habitants et intégrer les déplacements périurbains, puisqu'il existe des zones à forte densité de pollution.

Voilà un certain nombre de propositions pratiques. On s'est battu hier sur les principes. Nous souhaiterions aujourd'hui que ce texte, grâce aux amendements proposés, soit amélioré. Cela témoignerait, madame le ministre, de votre volonté de lui donner du corps. Nous verrons dans un instant comment le doter de moyens financiers.

ARTICLE 28 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982

M. le président. Je suis saisi de trois amendements n°s 260, 205 et 345, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 260, présenté par M. Sarre, n'est pas défendu.

L'amendement n° 205, présenté MM. Weber, Fuchs et Guellec, est ainsi libellé :

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

« Le plan de déplacements urbains définit l'organisation générale des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du plan régional pour la qualité de l'air, des schémas directeurs et des schémas de secteur définis par le code de l'urbanisme s'ils existent. Le plan doit assurer un équilibre durable entre les besoins de déplacements et la protection de l'environnement. Il a pour objet de coordonner tous les modes de dépla-

cements, en affectant prioritairement la voirie aux modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre, ainsi que l'organisation du stationnement sur le domaine public et les conditions de sa tarification selon les diverses catégories de véhicules et d'utilisateurs.

« Le plan est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation qu'il contient.

« L'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire pour toute agglomération de plus de 100 000 habitants.

« Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent. Les services de l'Etat sont associés à son élaboration. Le projet de plan est soumis pour avis aux collectivités locales intéressées qui disposent d'un délai de deux mois pour rendre ledit avis. A défaut de réponse dans ce délai, l'avis est réputé favorable. Les représentants des usagers des transports et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes consultées, est ensuite mis à la disposition du public pendant deux mois.

« Le plan, éventuellement modifié pour tenir compte des observations du public est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte.

« Lorsque le plan de déplacements urbains a été approuvé, les décisions prises par les autorités administratives ayant un impact ou des effets sur les déplacements dans le périmètre du plan doivent être compatibles ou rendues compatibles avec ce plan. »

L'amendement n° 345, présenté par M. Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Balligand, Destot, Ducout, et les membres du groupe socialiste, est ainsi libellé :

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

« Le plan de déplacements urbains définit l'organisation générale des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du plan régional pour la qualité de l'air, des schémas directeurs et des schémas de secteur définis par le code de l'urbanisme s'ils existent. Le plan doit assurer un équilibre durable entre les besoins de déplacements et la protection de l'environnement. Il a pour objet de coordonner tous les modes de déplacements, en affectant prioritairement la voirie aux modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre, ainsi que l'organisation du stationnement sur le domaine public et les conditions de sa tarification selon les diverses catégories de véhicules et d'utilisateurs.

« Le plan est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation qu'il contient.

« L'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire pour toute agglomération de plus de 100 000 habitants.

« Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent. Les services de l'Etat sont associés à son élaboration. Le projet de plan est soumis pour avis aux collectivités locales intéressées qui disposent de deux mois pour rendre cet avis. A défaut de réponse dans ce délai, l'avis est réputé favorable. Les représentants des usagers des transports et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes consultées, est ensuite mis à la disposition du public pendant deux mois.

« Le plan, éventuellement modifié pour tenir compte des observations du public, est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte.

« Lorsque le plan de déplacements urbains a été approuvé, les décisions des autorités administratives ayant un impact ou des effets sur les déplacements dans le périmètre du plan doivent être compatibles ou rendues compatibles avec ce plan. »

L'amendement n° 260 de M. Sarre n'est pas défendu.

La parole est à M. Patrick Trémège, pour soutenir l'amendement n° 205.

M. Patrick Trémège. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille, pour soutenir l'amendement n° 345.

M. Christian Bataille. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 205 et 345 ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission a repoussé ces amendements. La nouvelle rédaction proposée pour l'article 28 sur l'organisation des transports intérieurs lui a paru, en effet, un peu lourde. En outre, ils présentent le défaut d'avoir été examinés un peu tardivement au cours de la réunion de la commission prévue en application de l'article 88 du règlement. Néanmoins, elle a été sensible – et je l'ai été moi-même à l'instant – à la préoccupation de plusieurs de nos collègues tendant à préciser mieux encore que ne le fait la présente rédaction et à affirmer plus nettement certains objectifs importants des plans de déplacements urbains : favoriser les transports en commun, le covoiturage, etc. Peut-être faudrait-il étudier plus sereinement ces amendements pour la deuxième lecture.

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

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable pour les mêmes raisons, d'autant que la plupart des objectifs cités sont déjà inscrits dans l'article 28, et ce de manière très claire, n'en déplaise à M. Le Déaut.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 205.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 345.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 413, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 par les mots : "s'il existe". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Il s'agit d'un amendement que j'ai déposé hier, après avoir bien écouté Mme Ségolène Royal au cours de la discussion générale. Car Mme Royal, peut-être avec une manière forte qui parfois irrite votre rapporteur, vous l'avez bien senti, a soulevé un vrai problème que vient d'ailleurs d'évoquer à nouveau M. Bataille.

Ce projet prévoit un certain nombre de plans, des plans régionaux pour la qualité de l'air, des plans plus locaux de protection de l'atmosphère et des plans encore plus locaux de déplacements urbains, et subordonne chaque plan à l'autre.

Par ailleurs, vous avez été plusieurs à souligner que les plans régionaux pour la qualité de l'air n'étaient soumis à aucun délai. Certes, il en existe un pour les plans de protection de l'atmosphère, mais il est relativement important. En outre, les délais peuvent toujours être dépassés. Dans ces conditions, vous avez souhaité qu'un plan de déplacements urbains puisse être fait, je dirai même doit être fait, même si le plan régional pour la qualité de l'air ou si le plan de protection de l'atmosphère n'est pas encore paru.

C'est la raison pour laquelle, au nom de la commission, j'ai déposé cet amendement prévoyant que le PDU est subordonné au plan régional pour la qualité de l'air, si celui-ci existe, son absence ne dispensant nullement de l'obligation d'élaborer un plan de déplacements urbains.

De la même manière, nous proposerons en deuxième lecture, à l'article 9, que les plans de protection de l'atmosphère soient conformes aux plans régionaux pour la qualité de l'air, s'ils existent.

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

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 413.

(L'amendement est adopté.)

M. le président, M. Mattei, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, a présenté un amendement, n° 175, ainsi rédigé :

« A la fin de la quatrième phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 28 de la loi du 30 décembre 1982 après les mots : "de l'environnement", insérer les mots : "et de la santé". »

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

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Cet amendement est défendu.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Favorable.

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

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 175.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements n°s 95, 347, 14 et 433, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 95 présenté par M. Vernier, rapporteur, et M. Trémège, est ainsi rédigé :

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

« Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, l'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont la carte est fixée conformément au quatrième alinéa de l'article 3 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. »

L'amendement n° 347, présenté par MM. Destot, Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Balligand, Ducout, et les membres du groupe socialiste, est ainsi libellé :

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

« Un plan de déplacements urbains est obligatoire pour toute agglomération de plus de 100 000 habitants et pour les zones particulièrement sensibles définies à l'article 6. A enveloppe constante, les aides de l'Etat au développement des transports publics locaux iront prioritairement aux zones particulièrement menacées. »

L'amendement n° 14, présenté par M. Julia, n'est pas défendu.

L'amendement n° 433, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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

« L'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire pour toute agglomération de plus de 250 000 habitants. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 95.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Cet amendement porte sur deux points importants : le changement de seuil et l'introduction d'un délai. En effet, la commission a considéré, et de façon très consensuelle, que les plans de déplacements urbains devaient être obligatoires dans les agglomérations non pas de plus de 250 000 habitants, mais de plus de 100 000 habitants. Elle a en outre souligné qu'une obligation sans délai ni sanction n'était pas une obligation. L'amendement n° 95 institue donc un délai de deux ans à compter de la publication de la loi.

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille, pour soutenir l'amendement n° 347.

M. Christian Bataille. Cet amendement comporte deux aspects. M. le rapporteur venant de présenter avec conviction le premier, je m'en tiendrai au second que l'on peut résumer par la phrase suivante : « A enveloppe constante, les aides de l'Etat au développement des transports publics locaux iront prioritairement aux zones particulièrement menacées. »

Nous considérons en effet qu'il est important que l'aide apportée par l'Etat aux communes ou aux communautés de communes dans le développement de leurs aménagements soit répartie de façon équitable mais non pas forcément uniforme et aille en priorité vers les agglomérations où la pollution atmosphérique est particulièrement élevée.

J'ajoute à l'intention de M. le rapporteur que chacun présente ses amendements comme il l'entend. Si Jean-Yves Le Déaut et moi-même n'utilisons pas la manière forte, nous n'en avons pas moins de conviction. (*Soupires.*)

M. Marc Laffineur. On n'en a jamais douté !

M. le président. La parole est à Mme le ministre, pour soutenir l'amendement n° 433 et donner l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 95 et 347.

Mme le ministre de l'environnement. L'amendement n° 433 vise à ne pas faire référence à la liste de l'article 3 pour la bonne et simple raison qu'il n'y a pas toujours de concordance totale entre les agglomérations de plus de 250 000 habitants et la zone géographique sur laquelle l'autorité des transports publics est compétente. Les deux points nous apparaissent donc devoir être dissociés.

Quant aux amendements n°s 95 et 347, je rappellerai que la LOTI, qui date de 1982,...

M. Jean-Pierre Brard. Charles Fiterman !

Mme le ministre de l'environnement. ... prévoyait des plans de déplacements urbains mais que bien peu ont été réalisés. Le Gouvernement souhaite donc d'abord les rendre obligatoires pour les villes de 250 000 habitants et facultatifs, mais vivement encouragés bien évidemment, pour les autres. Il lui semble, en effet, qu'étendre cette obligation dès maintenant à toutes les villes de plus de 100 000 habitants nous exposerait à devoir constater qu'un certain nombre de villes ne peuvent le faire.

Par conséquent, le Gouvernement est défavorable au changement de seuil.

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

M. Jean-Yves Le Déaut. Ainsi que je l'ai déjà indiqué en m'exprimant sur l'article 14, une large majorité s'est dégagée au sein de la commission pour exiger que les villes de plus de 100 000 habitants élaborent un plan de déplacements urbains.

La divergence entre nous ne porte pas sur le fond, mais vous avez précisé que les cartes qui seraient établies conformément à ce que prévoit le quatrième alinéa de l'article 3 ne correspondraient pas forcément aux plans de transports urbains. Même si Christian Bataille a surtout défendu la deuxième phrase de notre amendement, nous pourrions nous en tenir à la rédaction de M. Julia, qui se borne à imposer les PDU aux agglomérations de plus de 100 000 habitants sans rien ajouter d'autre.

Cela témoignerait de la volonté de la commission, de voir traiter le problème des déplacements urbains dans toutes les agglomérations conséquentes. Or en limitant cette obligation à celles comptant plus de 250 000 habitants, de nombreuses agglomérations et zones polluées de France ne seront pas concernées par ce dispositif.

M. le président. La parole est à M. Marc Laffineur.

M. Marc Laffineur. Madame le ministre, il est vraiment très important que l'élaboration des PDU soit imposée dès 100 000 habitants, car elle favorisera le changement de mentalité à provoquer dans notre pays pour que tous les Français se rendent compte qu'il est indispensable d'avoir d'autres réflexes à l'égard de l'automobile et des transports en commun.

Je suis donc très favorable à l'amendement déposé par la commission.

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

Mme le ministre de l'environnement. Entendons-nous bien : le Gouvernement n'a jamais dit qu'il ne fallait pas que les communes de plus de 100 000 habitants fassent un plan. Il nous semble simplement prématuré de rendre cela obligatoire pour toutes les villes de plus de 100 000 habitants. Il y a tout de même une nuance appréciable.

Nous sommes évidemment favorables à l'élaboration du maximum de PDU mais, compte tenu de la manière dont les choses se sont passées depuis 1982, nous souhaitons ne les rendre obligatoire, pour le moment, que là où nous pensons qu'il sera relativement facile de les réaliser.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Monsieur le président, par coordination avec ce que nous avons voté précédemment, il convient de remplacer, dans l'amendement n° 95, les mots : « quatrième alinéa », par les mots : « huitième alinéa ».

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 95, tel qu'il vient d'être rectifié.

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

M. le président. En conséquence, les amendements n°s 347 de M. Destot, 433 du Gouvernement, 157 de M. Kert, 238 de M. Laffineur, 346 de M. Bataille et 402 de M. Laffineur tombent.

Mes chers collègues, je veux vous rendre attentifs au fait qu'il nous reste plus de deux cents amendements à examiner. Je fais appel à votre esprit de concision afin que nous puissions terminer nos travaux à une heure pas trop tardive.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Nous savons aller vite quand il le faut !

M. le président. J'en ai bien conscience, mais de mon fauteuil, je vois bien comment se déroule le débat. C'est pourquoi je me permets de vous inviter à la concision.

ARTICLE 28-1 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982

M. le président. L'amendement n° 264 de M. Sarre n'est pas défendu.

Je suis saisi de deux amendement identiques n°s 96 et 270.

L'amendement n° 96 est présenté par M. Vernier, rapporteur et M. Auchedé ; l'amendement n° 270 est présenté par MM. Brard, Hage et les membres du groupe communiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Après le premier alinéa du texte proposé pour l'article 28-1 de la loi du 30 décembre 1982, insérer l'alinéa suivant :

« 1° La diminution du trafic automobile. »

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 95.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Cet amendement se justifie par son texte même : il demande la diminution du trafic automobile qui figure parmi les objectifs des plans de déplacements urbains.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Brard, pour soutenir l'amendement n° 270.

M. Jean-Pierre Brard. En termes de prévention de la pollution atmosphérique, les efforts doivent être essentiellement consacrés à la réduction du trafic automobile. Notre amendement a pour objectif d'inscrire cette diminution dans les orientations des plans de déplacements urbains.

Dans les principales agglomérations du pays, en effet, les prévisions pour les dix années à venir sont très préoccupantes en termes de progression du trafic. Même si des

améliorations sont apportées aux véhicules afin de réduire leur consommation – encore que les derniers chiffres montrent que l'on ne va pas dans ce sens – même si l'on essaie de développer l'utilisation de carburants moins polluants – mais, là non plus, les dernières années n'ont guère apporté de progrès puisque, au contraire, on a assisté à une progression des moteurs diesel – cela ne compense pas la pollution supplémentaire due à l'accroissement du tarif automobile.

Il nous paraît donc important de marquer, par l'adoption de cet amendement, notre volonté, votre volonté, madame le ministre, de suivre une autre orientation.

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

Mme le ministre de l'environnement. Cette proposition paraît tout à fait acceptable. Le Gouvernement s'en remet donc à la sagesse de l'Assemblée.

M. Jean-Pierre Brard. A force de prêcher, on finit toujours par évangéliser !

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

M. Jean-Yves Le Déaut. Nous nous associons à ces amendements, similaires à l'un de ceux que nous avons déposés.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 96 et 270.

(Ces amendements sont adoptés.)

M. le président. M. Trémège et M. Dominati ont présenté un amendement, n° 319, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa (1°) du texte proposé pour l'article 28-1 de la loi du 30 décembre 1982 par les mots : "en prévoyant à cet effet de leur réserver au moins 50 p. 100 de la future voirie publique dans les nouvelles zones d'aménagement concerté". »

La parole est à M. Patrick Trémège.

M. Patrick Trémège. La commission ayant repoussé un amendement plus dur que j'avais présenté sur le même sujet, j'ai déposé celui-là qui répond d'ailleurs aux objections formulées par la commission et par le Gouvernement.

Il s'agit de réaffirmer l'intérêt de tous les modes de circulation autres que l'automobile en prévoyant qu'il faut leur réserver un certain pourcentage de la voirie. Néanmoins nous limitons cette proposition aux futures voies publiques qui seront réalisées dans les nouvelles zones d'aménagement concerté.

Le coût pour les collectivités est pratiquement nul puisque, lorsqu'on réalise une rue, l'accroissement du gabarit retenu ne provoque pas des surcoûts monstrueux.

Cette mesure qui intéresse aussi bien les petites villes, que les grandes villes et les villes moyennes pourrait être acceptée sans dommage.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission n'a pas retenu cet amendement.

Certes l'argumentation de M. Trémège vaut pour les ZAC urbaines denses, mais il existe des zones d'aménagement concerté dans des agglomérations très peu denses, voire dans des petites villes. Il y a même d'autres types que les ZAC urbaines, notamment les ZAC industrielles. On ne voit pas pourquoi on réserverait 50 p. 100 aux pistes cyclables ou aux transports en commun dans une zone industrielle.

M. Jean-Yves Le Déaut. Pour les ouvriers qui vont travailler !

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

Mme le ministre de l'environnement. Le même que celui du rapporteur.

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

M. Patrick Trémège. Je suis étonné de l'avis de la commission. En effet, par définition, une zone industrielle reçoit des gens qui travaillent. Or, si l'on veut limiter la pollution, il faut faire en sorte qu'ils puissent venir autrement qu'en automobile.

Dès l'origine, mon collègue Laurent Dominati et moi-même avons estimé que le problème était le même dans toutes les nouvelles zones, qu'elles soient situées en campagne ou en milieu urbain. Il n'est pas inimaginable de voir des réseaux de circulation cycliste dans une petite ville.

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

M. Pierre Albertini. L'intention est tout à fait louable, mais pourquoi limiter cette proposition aux zones d'aménagement concerté, alors que le problème se pose de la même manière dans d'autres structures, les lotissements par exemple ?

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

M. Jean-Pierre Brard. J'apprécie toujours les arguments sophistes de notre collègue M. Albertini. Selon lui, le texte n'est pas mal, mais il faut le rejeter, car il n'est pas parfait ! Pourquoi ne le sous-amende-t-il pas ? Moi, je suis d'accord avec notre collègue, M. Trémège.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 319.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. MM. Hage, Gayssot, Brard et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 311, ainsi rédigé :

« Après le troisième alinéa du texte proposé pour l'article 28-1 de la loi du 30 décembre 1982, insérer l'alinéa suivant :

« 2° *bis*. La création d'axes routiers à l'intérieur des ZAC, coupant l'agglomération en deux et augmentant le flot de voitures dans le centre des grandes villes, ne sera plus autorisée. Cette disposition est d'application immédiate même pour les décisions de réalisation de ces travaux de voirie antérieures à la promulgation de la présente loi. »

Cet amendement peut-il être considéré comme défendu, monsieur Brard ?

M. Jean-Pierre Brard. Il pourrait être considéré comme défendu, mais je souhaite donner le temps de la réflexion à Mme le ministre. Je demande à mes collègues de l'adopter.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission est défavorable à cet amendement. Je ne pense pas qu'il faille interdire la création d'axes routiers à l'intérieur des ZAC, même s'ils les coupent en deux, souvent par nécessité d'ailleurs.

Par ailleurs, le fait que l'amendement précise que cette disposition est applicable même pour des décisions de réaliser des travaux de voirie antérieures à la promulgation de la loi laisse subodorer qu'il vise un problème très local. *(Sourires.)*

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

Mme le ministre de l'environnement. Tout à fait défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 311.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. le Gouvernement a présenté un amendement, n° 428, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'avant-dernier alinéa (3°) du texte proposé pour l'article 28-1 de la loi du 30 décembre 1982 :

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

Sur cet amendement, MM. Vernier et Gonnot ont présenté un sous-amendement, n° 439, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 428 par les mots : "en privilégiant les véhicules peu polluants". »

La parole est à Mme le ministre, pour soutenir l'amendement n° 428.

Mme le ministre de l'environnement. Cet amendement a le même objectif que l'amendement n° 97, mais sans viser les parkings privés qui sont régis par les dispositions des plans d'occupation des sols.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 428 et défendre le sous-amendement n° 439.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Favorable à l'amendement, la commission a estimé que, dans l'organisation du stationnement sur le domaine public, il fallait privilégier les véhicules peu polluants en leur donnant davantage de facilités pour se garer. Je pense aux véhicules électriques et à ceux fonctionnant au GPL ou au méthane.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement ?

Mme le ministre de l'environnement. Il est défavorable d'abord pour les raisons que j'ai évoquées lors de la discussion que nous avons eue hier soir sur ce sujet.

Par ailleurs il me semble qu'il est souhaitable que ce soit les véhicules les plus polluants qui restent sur les parkings et les autres qui circulent, notamment les jours où la pollution ne sera pas très forte.

En prévoyant des distorsions de cette nature, on risque d'avoir des effets contraires à l'objectif de réduire la pollution que nous avons tous dans cet hémicycle.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 439.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 428 modifié par le sous-amendement n° 439.

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

M. le président. Les amendements nos 419 de M. Trémège, 348 de M. Destot et 97 de la commission tombent.

M. Trémège et M. Dominati ont présenté un amendement, n° 248, ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article 28-1 de la loi du 30 décembre 1982 par l'alinéa suivant :

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

La parole est à M. Patrick Trémège.

M. Patrick Trémège. Il s'agit d'un amendement de bon sens. Si la présence du mot « encouragement » pose problème au Gouvernement, parce qu'il peut sous-entendre une intervention financière, je suis disposé à le remplacer par le terme « aide ».

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission a été favorable à cet amendement, car demander aux entreprises d'encourager l'utilisation des transports en commun et le covoiturage nous paraît une excellente idée.

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

Mme le ministre de l'environnement. Avis tout à fait favorable du Gouvernement qui préfère effectivement « aide » à « encouragement ».

M. le président. Pour éviter des problèmes de sémantique, il vaut mieux maintenir le mot « encouragement », madame le ministre.

Mme le ministre de l'environnement. D'accord !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 248.

(L'amendement est adopté.)

ARTICLE 28-2 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982

M. le président. L'amendement n° 265 de M. Sarre n'est pas défendu.

MM. Brard, Hage et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 274, ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Dans sa version actuelle, le projet ne prévoit pas les conditions dans lesquelles les plans de déplacements urbains devraient être révisés. Cet amendement a donc pour objet d'imposer la révision du PDU lorsque les objectifs fixés par le plan de protection de l'atmosphère n'ont pas été atteints pendant l'année précédente. Ainsi, les PDU devront remplir des obligations de résultat et non être simplement indicatifs.

Cet amendement a la même philosophie qu'un autre amendement défendu hier qui, si je me souviens bien, a été adopté.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission n'est pas favorable à l'amendement. Le PDU est un instrument très lourd qu'on ne peut pas réviser à tout instant.

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

Mme le ministre de l'environnement. Même avis.

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

M. Jean-Pierre Brard. La lourdeur du PDU, monsieur le rapporteur, ne peut être un argument. Quand on se rendra compte qu'il ne fonctionne pas du tout, il faudra

pouvoir prendre des mesures de précaution. Si vous ne le prévoyez pas, vous prenez le risque qu'un PDU ne fonctionne jamais, sans offrir la possibilité de réagir.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 274.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Mattei, rapporteur pour avis, a présenté un amendement, n° 176, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982, après les mots : « Les services de l'Etat », insérer les mots : « , et notamment les directions régionales des affaires sanitaires et sociales » ».

La parole est à M. Marc Laffineur pour soutenir cet amendement.

M. Marc Laffineur. Il est défendu.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission n'a pas été favorable à cet amendement pour des raisons maintes fois rappelées. Nous pensons qu'il faut s'en tenir aux termes « Les services de l'Etat », sans préciser desquels il s'agit. Cela relève du domaine réglementaire et de l'organisation des pouvoirs publics.

M. Marc Laffineur. Je le retire.

M. le président. L'amendement n° 176 est retiré.

M. le président. M. Masdeu-Arus et M. Gonnot ont présenté un amendement, n° 55, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982 après les mots : « des usagers des transports », insérer les mots : « les Chambres de commerce et d'industrie ». »

La parole est à M. Jacques Masdeu-Arus.

M. Jacques Masdeu-Arus. Il me semble judicieux de prévoir la consultation des chambres de commerce et d'industrie car elles sont particulièrement concernées par le projet.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission est d'autant plus favorable qu'elle souhaite que les entreprises participent au développement des transports en commun et du covoiturage.

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

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 55.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. MM. Hage, Gayssot, Brard et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 312, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982, après les mots : « de l'environnement », insérer les mots : « ainsi que les collectivités territoriales concernées ». »

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Cet amendement vise à associer les collectivités territoriales concernées à l'élaboration du plan de déplacements urbains. Celles-ci sont souvent

considérées par les services de l'Etat comme la cinquième roue du carrosse, malgré les efforts qu'elles fournissent depuis plusieurs années. Il serait donc légitime non seulement que leur rôle soit reconnu, mais encore que leur consultation devienne obligatoire.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Défavorable. L'élaboration des plans de déplacements urbains est une procédure lourde avec la consultation des services de l'Etat, des professionnels, des usagers des transports en amont et celle des conseils municipaux en aval. Pourquoi accroître cette lourdeur en faisant intervenir en amont les conseils municipaux et les collectivités territoriales qui sont d'ailleurs forcément présentes par le biais du syndicat intercommunal des transports en commun ?

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 312.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 98, deuxième correction, et 386.

L'amendement n° 98, deuxième correction, est présenté par M. Vernier, rapporteur et M. Destot ; l'amendement n° 386 est présenté par Mme Royal, MM. Bataille, Le Déaut, Destot, Ducout, Balligand et les membres du groupe socialiste.

« Ces amendements sont ainsi rédigés :

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

La parole est à M. le rapporteur pour soutenir l'amendement n° 98, deuxième correction.

M. Jacques Vernier, rapporteur. L'amendement n° 98, deuxième correction, qui a été accepté par la commission, provient du groupe socialiste. Il est identique à l'amendement n° 386 de ce dernier. Je propose donc de laisser la parole à l'un de ses représentants.

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

M. Jean-Yves Le Déaut. Il s'agit d'assurer l'automatisme de la consultation des représentants des professions et des usagers des transports et des associations agréées de protection de l'environnement, c'est-à-dire tous ceux qui s'intéressent à la lutte contre la pollution et qui souhaitent un meilleur environnement.

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

Mme le ministre de l'environnement. Premièrement, nous tenons à la procédure initialement prévue, qui a été calquée sur celle des POS. C'est une procédure déjà bien connue, bien appliquée dans la pratique. Dans un but de simplification administrative, nous avons intérêt à reprendre les procédures qui fonctionnent.

Deuxièmement, nous voyons dans la procédure que vous proposez un nid à contentieux.

Voilà pourquoi le Gouvernement n'est pas favorable à ces amendements, étant entendu que l'information devra être très largement dispensée. Il importe, bien sûr, de n'exclure personne.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Prévoir que toutes les associations agréées de protection de l'environnement seront systématiquement consultées comporte un risque qui m'est venu à l'esprit en entendant Mme le ministre.

Certaines associations agréées de protection de l'environnement – associations ornithologiques, associations de protection du milieu naturel, par exemple – n'ont rien à voir avec les plans de déplacements urbains et les transports en commun. Il serait donc peut-être plus réaliste de laisser les associations qui se sentent motivées par le problème demander à être consultées, que de consulter n'importe quelle association de protection de l'environnement.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n° 98, deuxième correction, et 386.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. M. Laffineur a présenté un amendement, n° 239, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la première phrase du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982 :

« Le projet de plan est arrêté par délibération de l'autorité organisatrice, dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi, puis, dès cette délibération, soumis pour avis aux conseils municipaux, généraux et régionaux intéressés, ainsi qu'aux préfets. »

La parole est à M. Marc Laffineur.

M. Marc Laffineur. J'avais déposé l'amendement n° 239 pour signaler au Gouvernement qu'il n'était pas possible de mettre en place des plans sans fixer de date butoir. Mais comme nous avons adopté un autre amendement tendant à instaurer une date limite de deux ans, je retire cet amendement n° 239.

M. le président. L'amendement n° 239 est retiré.

M. Brard, M. Hage et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 271, ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Un reproche important que nous faisons à ce projet tient au dessaisissement, au moins partiel, des collectivités locales dans les procédures d'adoption des différents plans. Ces mêmes collectivités sont, par ailleurs, insuffisamment consultées.

Notre amendement n° 271 a donc pour objet d'instituer cette consultation en amont de toute décision, s'agissant des plans de déplacements urbains.

Souvent, ces collectivités ont mis en place des plans de circulation qui visent à réduire, particulièrement dans nos villes de banlieues, les nuisances liées au trafic de transit. Elles ont donc déjà une politique de circulation qui pourrait être remise en cause par ces PDU.

Madame le ministre, je n'énonce pas là un fantôme. Par exemple, Paris a jusqu'à présent omis de parler de ses projets avec ses voisins, qu'il s'agisse de ma ville, de Saint-Mandé ou de Vincennes. C'est d'ailleurs plus un oubli que de la mauvaise volonté.

L'adoption de mon amendement pourrait justement favoriser l'intercommunalité.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission s'est montrée défavorable à cet amendement pour les raisons que j'ai indiquées. Consulter les collectivités territoriales avant l'élaboration du plan alourdirait inutilement la procédure, puisque ces collectivités donneront de toute façon leur avis *in fine*, une fois le plan arrêté.

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

Mme le ministre de l'environnement. Le même que celui du rapporteur.

Il ne s'agit évidemment pas d'exclure les collectivités territoriales. Je comprends tout à fait le souci exprimé par M. le député Brard. Mais nous avons besoin d'avancer, une collectivité pouvant toujours bloquer le processus. Mieux vaut les consulter après ; sinon, nous risquons de n'avoir jamais nos plans.

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

M. Jean-Pierre Brard. Je ne suis pas du tout d'accord. Je ne propose pas d'accorder un droit de veto. Je propose qu'il y ait concertation et collaboration obligatoires, afin d'éviter des situations complètement absurdes. A moins, madame le ministre, que vous ne nous financiez des hélicoptères pour passer au-dessus de Vincennes... (*Sourires.*) Votre point de vue ne tient pas la route, parce qu'il ne tient pas compte de la réalité.

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

Mme le ministre de l'environnement. Ce n'est pas un droit de veto, monsieur le député. Mais ce serait une possibilité d'obstruction. Cela revient strictement au même. Or il faut avancer.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. M. Brard relance le débat. Mais j'ai fait remarquer tout à l'heure que le plan de déplacements urbains serait réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de l'autorité intercommunale qui est chargée des transports en commun. Or, dans ce syndicat intercommunal, toutes les collectivités territoriales de base sont à l'évidence représentées.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 271.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. M. Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Balligand, Destot, Ducout et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 349, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982, après les mots : „, autorité organisatrice”, insérer les mots : „dans un délai d'un an à compter de la publication de la loi n° du „.” »

La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Nous avons déploré hier le caractère flou de ce texte, auquel nous voulons donner un caractère un peu plus contraignant.

Il s'agit, par cet amendement, d'introduire un délai pour arrêter les plans de déplacements urbains de façon à leur assurer, ensuite, une mise en place suffisamment rapide.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Nous avons adopté tout à l'heure un délai de deux ans, d'ailleurs suggéré par le groupement des autorités des transports en commun.

Ce délai nous paraît plus réaliste que le délai d'un an que propose M. Bataille, dont l'amendement, à mon avis, pourrait être retiré.

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

Mme le ministre de l'environnement. Même avis que la commission.

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

M. Christian Bataille. Je le retire.

M. le président. L'amendement n° 349 est retiré.

MM. Hage, Gayssot, Brard et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 313, ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Madame le ministre, je crains bien de m'attirer la même réponse, aussi mal fondée que la précédente d'ailleurs...

M. Pierre Albertini. Parce que c'est la même question !

M. Jacques Vernier, rapporteur. Trois fois sur le métier remettez votre mauvais ouvrage !

M. Jean-Pierre Brard. Non, non.

M. le président. Monsieur Brard, poursuivez !

M. Jean-Pierre Brard. La persévérance, n'est-ce pas monsieur le président, est une vertu cardinale.

M. le président. Absolument !

M. Jean-Pierre Brard. Vous le savez par filiation, si j'ose dire ! (*Sourires.*)

M. Jacques Vernier, rapporteur. Ce n'est pas de la persévérance, c'est de l'entêtement !

M. Jean-Pierre Brard. Nous proposons de consulter les collectivités territoriales et non de leur accorder un droit de veto ou de leur permettre de faire de l'obstruction. Vous savez que les préfets le font régulièrement, et pas toujours très bien d'ailleurs, parce qu'ils s'y prennent au dernier moment.

Si les communes ont le sentiment d'avoir été dessaisies ou humiliées par l'autorité étatique supérieure, vous risquez de créer des blocages, qui reposeront sur un rapport de forces. Vous voyez ce que je veux dire...

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. L'avis de la commission est défavorable. En effet, non seulement les conseils municipaux donneront de toute façon leur avis, mais une fois cet avis donné, le plan pourra être modifié afin d'en tenir compte.

Les conseils municipaux sont donc bien présents, d'abord dans le cadre du syndicat intercommunal, ensuite parce qu'ils donnent explicitement leur avis, le plan pouvant être modifié en fonction de cet avis.

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

Mme le ministre de l'environnement. Même avis que la commission.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 313.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 99, ainsi rédigé :

« A la fin de la dernière phrase du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982, substituer aux mots : "mis à la disposition du public, pendant deux mois", les mots : "soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission tient beaucoup à cet amendement. En effet, mes chers collègues, dans la mesure où pour déclasser du domaine public un mètre carré de trottoir nous devons procéder à une enquête publique, on n'imagine pas qu'un plan de déplacements urbains, qui implique au premier chef les populations dans leur vie quotidienne, puisse, lui, ne pas être soumis à enquête publique.

Compte tenu de l'enjeu d'un plan de déplacements urbains, une simple mise à disposition du public nous paraît tout à fait insuffisante.

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

Mme le ministre de l'environnement. Je n'ai cessé depuis deux jours et je continuerai de dire que le souci du Gouvernement est effectivement d'associer le public. Mais il nous faut aussi être efficaces. Nous craignons que le recours à l'enquête publique prenne beaucoup plus de temps que la simple mise à disposition du public.

C'est la raison pour laquelle nous ne sommes pas favorables à cet amendement. Cela dit, nous pouvons nous en remettre à la sagesse de l'Assemblée sur ce point.

M. le président. La parole est à M. Pierre Albertini, pour répondre au Gouvernement.

M. Pierre Albertini. Nous sommes très favorables à l'adoption de cet amendement pour une raison qui est très simple.

Depuis mercredi, nous ne cessons de parler de la mobilisation des acteurs et de leur implication à tous les niveaux, y compris les usagers. Il nous paraît donc tout à fait souhaitable que l'on ne s'en tienne pas à une simple mise à disposition.

La mise à disposition est un « acte passif » et l'expérience prouve que la plupart des citoyens ne prennent pas connaissance des documents. Une véritable enquête publique ne devrait d'ailleurs pas bloquer la procédure. Peut-être la ralentira-t-elle un peu, mais c'est une condition de la réussite des plans de déplacements urbains.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 99.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 100, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début de l'avant-dernier alinéa du texte proposé pour l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982 :

« Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est approuvé... *(le reste sans changement).* »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. C'est un amendement de coordination avec celui qui vient d'être voté.

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

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 100.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Destot, Ducout, Balligand et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 351, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le dernier alinéa du texte proposé pour l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982 :

« Les orientations du plan sont mises en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Elles sont prises en compte par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre des transports urbains. »

La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Cet amendement se justifie par son texte même. Il s'agit de donner aux autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains toute leur place dans les orientations du plan.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Favorable.

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

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement n'y est pas favorable. La formulation proposée affaiblit plutôt le texte.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 351.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Vernier a présenté un amendement, n° 297, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la dernière phrase du dernier alinéa du texte proposé pour l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982 : "Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan". »

La parole est à M. Jacques Vernier.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Nous voulons que cette loi ait des effets pratiques. Plusieurs amendements sur la diminution du trafic automobile ont été votés en ce sens, notamment celui de M. Trémège concernant la nouvelle répartition de la voirie entre les véhicules individuels et les transports en commun. L'orientation de notre assemblée est donc claire et les plans de déplacements urbains permettront de traduire concrètement cette volonté.

Le problème est de savoir, une fois qu'on aura dressé ces beaux plans, quel sera, sur le terrain, le sort qui leur sera réservé. Comme chacun sait, de beaux plans restent dans les tiroirs et ne sont jamais suivis de mesures concrètes.

Le plan de déplacements urbains sera élaboré dans l'esprit de concertation que nous avons souligné : après avis des conseils municipaux, après enquête publique et après avis des chambres de commerce et d'industrie – nous avons voté des amendements en ce sens.

Mais une fois qu'il sera adopté, ce plan devra être réalisé. Et les décisions – concernant la voirie ou le stationnement – que prendront les communes qui font partie du périmètre de transport urbain devront être compatibles avec le le plan de déplacements urbains.

Mon amendement n° 297 tend donc à renforcer la portée concrète des plans de déplacements urbains. Sinon, nous nous ferions plaisir en votant de beaux plans qui ne seraient pas suivis d'application.

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

Mme le ministre de l'environnement. Je comprends tout à fait l'objectif poursuivi par le rapporteur. Je souhaite comme lui que ces plans ne restent pas lettre morte et qu'ils aient un effet réel.

Cela étant, les pouvoirs de police vont bien au-delà des questions de pollution de l'air. Créer cette exigence de compatibilité risquerait de poser des problèmes au regard des autres objectifs que poursuit l'autorité de police.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement n'est pas favorable à la proposition de M. Vernier.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 297.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 101, ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Nous l'avons déjà dit : une obligation sans délai et sans sanction n'est pas une obligation.

Nous avons donc institué un délai de deux ans pour dresser les plans de déplacements urbains, ce qui paraît raisonnable. L'amendement n° 101 précise ce qui se passera si le plan n'a pas été réalisé dans ce même délai.

Il reprend une disposition figurant dans l'un des premiers avant-projets de loi du Gouvernement et selon laquelle, en cas de carence des autorités communales, le préfet se substitue à ces dernières au bout de trois ans.

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

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement n'est pas favorable à l'amendement n° 101. Certes, un mécanisme de ce genre avait bien été envisagé. Mais il pose des problèmes en termes de répartition de compétences. C'est la raison pour laquelle nous en avons abandonné l'idée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 101.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements nos 350 et 102, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 350 présenté par M. Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Destot, Ducout, Balligand et les membres du groupe socialiste est ainsi rédigé :

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

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

L'amendement n° 102 présenté par M. Vernier, rapporteur, et M. Destot est ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. Christian Bataille, pour soutenir l'amendement n° 350.

M. Christian Bataille. Je retire volontiers l'amendement n° 350 au profit de l'amendement n° 102, que nous soutenons. Il s'agit d'une clause de révision présentée en commun par M. Vernier et M. Destot.

M. le président. L'amendement n° 350 est retiré.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 102.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Monsieur Brard, vous pouvez constater que nous avons prévu une procédure de révision des plans, dès lors que les objectifs de qualité de l'air n'ont pas été atteints. Notre désaccord de tout à l'heure portait donc moins sur le fond que sur la forme et sur la place d'une telle disposition dans l'article.

Cette éventuelle révision du plan faisait donc l'objet de l'amendement n° 350 du groupe socialiste qui vient d'être retiré et de l'amendement n° 102 adopté par la commission.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 102 ?

Mme le ministre de l'environnement. C'est exactement le même débat que celui que nous avons eu hier soir. Le Gouvernement n'était pas favorable, pour des raisons de méthode.

Ce n'est pas parce que les objectifs de qualité de l'air n'auraient pas été atteints que le plan serait forcément mauvais. Une révision automatique pose donc problème, je l'ai déjà expliqué très longuement hier soir, et je maintiens mes arguments.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 102.

(L'amendement est adopté.)

ARTICLE 28-3 DE LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1982

M. le président. Je suis saisi de trois amendements nos 15, 273 et 353, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 15, présenté par M. Julia, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le texte proposé pour l'article 28-3 de la loi du 30 décembre 1982 :

« Dans l'attente des dispositions législatives spéciales prévues à l'article 46 de la loi n° 82-453 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, les dispositions suivantes s'appliquent à la région d'Île-de-France :

« La ville de Paris établit un plan de déplacement urbain pour son territoire.

« Le conseil régional d'Ile-de-France propose les périmètres des plans de déplacements urbains, qui peuvent être intercommunaux, pour les autres communes de l'agglomération parisienne. Ces propositions sont soumises pour avis au conseil d'administration du syndicat des transports parisiens et pour accord aux conseils municipaux des communes concernées.

« Les plans de déplacements urbains sont ensuite élaborés par les communes ou par les établissements publics de coopération intercommunale ayant reçu compétence à cet effet. Les représentants des usagers des transports et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur les projets de plan les concernant. Les projets de plan sont ensuite mis à disposition du public pendant deux mois.

« A l'issue de ce délai, éventuellement modifiés pour tenir compte des observations du public, ils sont soumis au conseil régional qui, dans un délai de trois mois, vérifie leur compatibilité avec les orientations du schéma directeur de l'Ile-de-France prévu par l'article L. 141 du code de l'urbanisme et émet un avis sur la cohérence entre les différents plans. Il en est de même pour le conseil d'administration du syndicat des transports parisiens.

« Les plans, éventuellement modifiés pour tenir compte des avis du conseil régional et du conseil d'administration du syndicat des transports parisiens, sont approuvés dans un délai de neuf mois par les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale ayant reçu compétence à cet effet. »

L'amendement n° 273, présenté par M. Brard, M. Hage et les membres du groupe communiste, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le texte proposé pour l'article 28-3 de la loi du 30 décembre 1982 :

« Dans la région Ile-de-France, le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative du syndicat des transports parisiens. Le conseil régional d'Ile-de-France, le préfet de région, les préfets de département et le préfet de police sont associés à son élaboration. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du schéma directeur de la région Ile-de-France prévu à l'article L. 141.1 du code de l'urbanisme.

« Les représentants des professions et des usagers des transports et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

« Le projet de plan est arrêté par délibération du syndicat des transports parisiens, après avis du conseil régional d'Ile-de-France. Il est soumis, pour avis, sous un délai de deux mois, aux conseils généraux et aux conseils municipaux, ainsi qu'aux préfets. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite mis à disposition du public, pendant deux mois.

« A l'issue de ce délai, le plan, éventuellement modifié pour tenir compte des observations du public, est arrêté par le syndicat des transports parisiens.

« Dans le respect des dispositions du plan régional, des plans de déplacements peuvent être élaborés par des groupements de communes ou par les départements. »

L'amendement n° 353, présenté par M. Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Destot, Ducout, Balligand et les membres du groupe socialiste, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le texte proposé pour l'article 28-3 de la loi du 30 décembre 1982 :

« Dans la région Ile-de-France, le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité organisatrice des transports : le syndicat des transports parisiens.

« Le conseil régional d'Ile-de-France, le conseil de Paris et les conseils généraux ainsi que le préfet de région, les préfets de départements et le préfet de police sont associés à son élaboration. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du schéma directeur de la région Ile-de-France prévu par l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme.

« Les représentants des professions et des usagers des transports et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

« Le projet de plan est arrêté par délibération du syndicat des transports parisiens après avoir été soumis pour avis au conseil régional qui dispose de six mois pour émettre cet avis. Il est alors soumis pour avis dans un délai de trois mois aux conseils généraux et municipaux, ainsi qu'aux préfets. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après la transmission du projet est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées est ensuite mis à la disposition du public pendant deux mois.

« A l'issue de ce délai, le plan, éventuellement modifié pour tenir compte des observations du public, est arrêté par le syndicat des transports parisiens.

« Dans le respect du plan de déplacements urbains régional, des plans de déplacements urbains locaux peuvent être élaborés par des groupements de communes ou par des départements. »

La parole est à M. Laurent Dominati, pour soutenir l'amendement n° 15.

M. Laurent Dominati. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Brard, pour défendre l'amendement n° 273.

M. Jean-Pierre Brard. Chacun aura mesuré la force de persuasion de M. Dominati, qui est toute dans le regard ! *(Sourires.)*

M. Laurent Dominati. Le texte se justifie de lui-même, monsieur Brard !

M. Jean-Pierre Brard. Mon amendement n° 273, et cela n'aura pas échappé à la sagacité de M. Vernier, notre rapporteur, est très important. Il a pour objet de rétablir les compétences du syndicat des transports, qui, en Ile-de-France, est normalement compétent en matière de transports collectifs.

Monsieur le rapporteur, tout à l'heure, vous avez justifié votre souhait que les collectivités territoriales, en particulier les communes, ne soient pas associées à toutes les étapes du processus par le fait qu'il existait des syndicats de transports, où elles sont censées être représentées, ce qui, en région parisienne, n'est que très partiellement vrai.

M. Laurent Dominati. Tout à fait !

M. Jean-Pierre Brard. Il ne serait pas cohérent de retirer au syndicat des transports parisiens l'établissement du plan de déplacements urbains pour le confier au préfet de région, et donc à la direction de l'équipement laquelle, jusqu'à présent, n'a guère montré un grand zèle pour lutter contre la pollution atmosphérique et développer les transports en commun dans les zones d'habitation et d'activité en Ile-de-France.

Certes, mon amendement est particulièrement centré sur l'Ile-de-France, mais il faut bien admettre que c'est l'une des régions les plus vulnérables à la pollution à l'heure actuelle. Y organiser les mécanismes permettant – en réinstallant à sa place normale le syndicat des transports – de faire avancer la lutte contre la pollution est donc très important. Au surplus, madame le ministre, c'est un amendement qui ne coûte rien, argument auquel, j'en suis sûr, vous serez très sensible. Mais surtout il se veut efficace.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut, pour soutenir l'amendement n° 353.

M. Jean-Yves Le Déaut. L'amendement n° 353 est très voisin de celui de M. Brard. Contrairement à celui de M. Julia, qui confie à la fois à la ville de Paris et au conseil régional d'Ile-de-France l'établissement du plan de déplacements, il propose que ce soit l'autorité organisatrice des transports – le syndicat des transports parisiens – qui soit chargée de l'élaborer ou de le réviser, à son initiative, ce qui me paraît plus efficace, d'autant que son deuxième alinéa prévoit que le conseil régional d'Ile-de-France, le conseil de Paris, les conseils généraux et le préfet de région y seront, bien sûr, associés.

Il comporte, en outre, une possibilité, qui est importante dans une agglomération aussi énorme, celle d'élaborer des plans de déplacements par groupement de communes ou par département, à condition qu'ils soient cohérents avec le plan régional.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Il est défavorable car on ne peut pas, dans la région parisienne, faire un plan de déplacements urbains éclaté en plusieurs morceaux.

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

Mme le ministre de l'environnement. Mon avis est conforme à celui du rapporteur, défavorable.

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

M. Patrick Trémège. Je m'étonne des amendements déposés par les socialistes et les communistes...

M. Jean-Pierre Brard. ... et apparentés ! (*Sourires.*)

M. Patrick Trémège. ... qui vont à l'encontre de la proposition présentée par M. Brard, hier – que j'avais soutenue – concernant l'organisme chargé d'examiner les modalités. Le conseil régional n'est pas présent dans le STP, et la ville de Paris y est assez faiblement représentée. Le STP n'a pas pour vocation, enfin, d'examiner la problématique des transports automobiles ou des deux-roues. Il faudrait par conséquent élargir son champ.

Il paraît donc difficile de confier cette initiative au STP, puisque lui échappent près de 70 p. 100 des modalités de transport.

M. le président. La parole est à M. Laurent Dominati.

M. Laurent Dominati. Compte tenu des explications du Gouvernement, je vais sans doute retirer l'amendement n° 15, mais je voudrais expliquer pourquoi je l'ai défendu.

Nous avons besoin, en région Ile-de-France, d'une autorité régionale des transports. Comme mon collègue Patrick Trémège, je ne crois pas que cela puisse être le STP, pour les raisons qu'il vient d'indiquer, mais je ne crois pas non plus que l'Etat puisse décider seul, sans la région, qui est la véritable autorité démocratique, responsable de ce qui doit être fait dans la région parisienne et dans la région Ile-de-France. Je trouve tout à fait anormal, et c'est aussi l'avis du conseil régional depuis plusieurs années, que ce soit l'Etat seul qui se charge de l'élaboration d'un plan de transport.

Le conseil régional d'Ile-de-France réclame depuis des années qu'on lui confie l'autorité régionale des transports. L'amendement de M. Julia visait à donner effectivement aux collectivités locales, et notamment au conseil régional, un certain rôle. Il est vrai que son application soulèverait des problèmes de coordination entre les communes. Il est vrai aussi, malheureusement, que faire du STP cette autorité régionale ne correspond pas à la réalité.

En fait, l'amendement de M. Julia nous donne l'occasion de demander au Gouvernement de régler les problèmes de la région Ile-de-France, car ce n'est pas au préfet seul de le faire. La preuve, c'est qu'ils ne sont pas réglés ! Nous revenons à la charge, comme le conseil régional, pour qu'il y ait une autorité régionale des transports.

Cela dit, je retire l'amendement n° 15.

M. le président. L'amendement n° 15 est retiré.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Comme vient de le dire M. Dominati, la région Ile-de-France pose un problème spécifique puisqu'il n'y a pas, comme partout ailleurs, de syndicats ou d'établissements publics intercommunaux organisateurs des transports en commun. Ce constat oblige à trouver un maître d'ouvrage spécifique pour le plan de déplacements urbains.

Trois ont été envisagés : l'Etat, c'est ce que dit le projet de loi ; le syndicat des transports parisiens, c'est ce que suggère l'amendement n° 273 de M. Brard, et le conseil régional, c'est ce que propose un autre amendement de M. Brard, d'ailleurs incompatible avec le précédent.

J'avoue qu'en commission, nous ne nous sommes pas senti vraiment capables de trancher ce débat.

M. Dominati regrette que le conseil régional et la ville de Paris ne soient pas suffisamment associés. Je note tout de même que, par dérogation à ce qui se passe pour les autres plans de déplacements urbains, auxquels les collectivités territoriales ne sont pas associées en amont, si ce n'est à travers précisément le syndicat intercommunal, le projet prévoit que le syndicat des transports parisiens, le conseil régional, le conseil de Paris soient associés à l'élaboration du plan de déplacements.

Donc, les vœux exprimés, par M. Brard, d'une association étroite du syndicat des transports parisiens en amont, par M. Dominati de celle du conseil régional et de la ville de Paris, et par ailleurs du conseil de Paris sont, en fait, pris en compte par le texte de loi, tel que modifié par le Sénat qui a rajouté le conseil de Paris.

M. le président. Que pense le Gouvernement de l'amendement n° 273 ?

Mme le ministre de l'environnement. L'avis du Gouvernement est défavorable pour les raisons que M. le rapporteur vient d'exprimer. Effectivement, le projet de loi, tel qu'il est rédigé, associe tous ceux qui doivent l'être, et dès le départ. C'est d'ailleurs une dérogation par rapport aux autres régions.

C'est vrai qu'il y a un problème d'organisation en Ile-de-France, mais je ne crois pas que ce soit à l'occasion du présent débat qu'il puisse être résolu. J'ai bien noté qu'il devait l'être mais, je le répète, ce n'est pas au cours de l'examen d'une disposition relative à la pollution de l'air que la totalité de l'organisation des pouvoirs en région Ile-de-France pourra être réglée.

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

M. Jean Tiberi. Je partage totalement l'analyse du rapporteur ainsi que les propos de Mme le ministre et de mon ami, Patrick Trémège.

A l'occasion d'un texte fondamental, certains essayent – de bonne foi, d'ailleurs – de poser le problème général, et très délicat, de l'organisation des transports en région parisienne. Le texte dont nous discutons est bon ; cet amendement n'apporte rien, au contraire.

Quant au reste, je demande à mes collègues d'analyser avec prudence les évolutions éventuelles.

Certes, l'Etat doit avoir sa part dans la région Ile-de-France et la région devra sans aucun doute être davantage associée, ainsi que les départements, notamment le département Ville-de-Paris. Mais le sujet est extrêmement complexe, mêlant problèmes de principe, problèmes juridiques et problèmes financiers considérables. Quelle est la place de Paris ? Celle de la région ? Paris est-il simplement une grande ville ou aussi un pôle national et international ? Quelle est la place de la RATP et de la SNCF de la région ?

N'oublions pas non plus les problèmes de personnels. Les syndicats ont manifesté leur souci, qu'on peut comprendre : une autorité doit-elle avoir la responsabilité de proposer des augmentations de tarifs sans avoir autorité sur tel ou tel organisme ? Et, s'il y a autorité, quelle serait la réaction des organisations syndicales ?

Je le répète, faisons preuve d'une très grande prudence. Je fais miennes les observations de Mme le ministre, de M. le rapporteur et de M. Patrick Trémège. Ce qui est proposé est excellent.

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

M. Jean-Pierre Brard. Madame le ministre, vos arguments ne m'ont pas vraiment convaincu, même si est venu à la rescousse M. Jean Tiberi, maire de la capitale, pour lequel j'ai le plus grand respect.

Vous avez vous-même énuméré les parties prenantes. Le conseil régional, pour l'instant, n'est pas associé à l'élaboration du plan, la ville de Paris ne l'est qu'un petit peu et les autres comptent pour quantité négligeable, alors qu'ils représentent 80 p. 100 de la population de l'Ile-de-France.

Pour ma part, moi, je crois à la nécessité de bâtir des accords, des consensus qui débouchent sur une intercommunalité librement consentie ; la vie nous y pousse. Or votre texte ne nous le garantit pas. Certes, M. Tiberi, nous faisant crédit de notre bonne foi, s'est déclaré lui-même très soucieux des intérêts des organisations syndicales. Je ne sais d'ailleurs qui de nous deux l'est le plus au regard de l'expérience historique et de notre vie antérieure – mais c'est un autre débat...

M. Jean Tiberi. Il peut y avoir des évolutions...

M. Jean-Pierre Brard. Celle-la est surprenante !

M. Jean Tiberi. ... dans les deux sens !

M. le président. Poursuivez, monsieur Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Madame le ministre, vous avez tort de ne pas nous suivre. Notre amendement tenait compte de la spécificité de la région parisienne. Quant au syndicat des transports, il est très important de lui reconnaître non une autorité définitive, mais sa compétence et sa capacité à coopérer avec les communes dans leur diversité – depuis quelques années, car ce ne fut pas toujours le cas. C'est une très mauvaise chose de l'éliminer comme vous le faites. Notre collègue, M. Vernier, de ce point de vue, sous-estime la réalité spécifique de l'Ile-de-France. Je ne propose pas d'accorder un privilège à cette région, mais de lui reconnaître le droit à mettre en œuvre tous les outils dont elle dispose.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 273.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 353.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Hage, Gayssot, Brard et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 314, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa du texte proposé pour l'article 28-3 de la loi du 30 décembre 1982 :

« Dans la région Ile-de-France, le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'Etat ou du conseil régional. Les orientations du schéma directeur de l'Ile-de-France prévu par l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme doivent être compatibles avec le plan régional de qualité de l'air et le plan de déplacements urbains ».

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Il le retire !

M. Jean-Pierre Brard. Je suis vraiment très déçu : notre collègue M. Vernier nous avait habitués, lors de la discussion de la loi sur la protection de l'environnement, à une qualité d'écoute que je ne retrouve plus ce matin. Peut-être le débat dure-t-il depuis trop longtemps.

Je maintiens donc cet amendement pour le principe, mais je ne serai pas trop surpris de la réponse qui me sera faite.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission, qui reste à l'écoute, confirme qu'elle ne comprend pas pourquoi, après avoir déposé un amendement disant que le plan de déplacements urbains était élaboré à l'initiative du syndicat des transports parisiens, les mêmes auteurs déposent un amendement qui prévoit que ce plan sera élaboré à l'initiative de l'Etat ou du conseil régional ! Ces deux amendements me paraissent totalement contradictoires.

M. Jean-Pierre Brard. Complémentaires !

M. Jacques Vernier, rapporteur. Pour les raisons déjà évoquées, nous avons donc repoussé l'amendement n° 314.

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

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 314.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 416 de M. Julia n'est pas défendu.

M. Brard, M. Hage et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 272, ainsi rédigé :

« Supprimer la dernière phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 28-3 de la loi du 30 décembre 1982. »

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Cet amendement concerne spécifiquement la région Ile-de-France, qui subit les prescriptions du schéma directeur, lequel organise les infrastructures de la vie économique pour les dix années à venir.

Donnant la priorité à la route et à l'autoroute, le schéma directeur d'Ile-de-France inscrit une forte progression de la circulation pour la prochaine décennie. Or, dans ce projet de loi sur l'air, il apparaît, madame le ministre, que vous entendez soumettre le plan de déplacements urbains en Ile-de-France aux prescriptions du schéma directeur de la région.

L'amendement n° 279 a pour objet de supprimer la compatibilité du PDU avec le SDRIF.

Je sais bien que si vous m'accompagnez dans ma démarche, qui est dans l'esprit de votre projet, vous rompez avec la logique de l'Ile-de-France, laquelle privilégie le développement des véhicules automobiles. Mais il faut savoir ce que l'on veut. Voulez-vous donner une chance d'avoir des effets positifs à votre projet de loi quand il sera devenu loi...

M. Pierre Mazeaud. Il le sera !

M. Jean-Pierre Brard. Monsieur Mazeaud, du haut de vos montagnes vous ne percevez pas parfaitement les pratiques politiques du conseil régional de l'Ile-de-France.

Donc, madame le ministre, je vous propose d'accomplir un acte de courage en prenant la décision de subordonner le SDRIF aux impératifs qui découlent de votre loi.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Comme nous l'avons déjà expliqué hier, le schéma directeur de l'Ile-de-France recouvre en fait des préoccupations diverses et variées, assure une cohérence entre elles. Il paraîtrait complètement illogique de le subordonner à l'un de ses éléments.

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

Mme le ministre de l'environnement. Même avis, d'autant plus que le SDRIF est approuvé par décret en Conseil d'Etat et doit donc primer. Pour toutes sortes de raisons juridiques de toute nature, ce n'est donc pas possible.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 272.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Les amendements n°s 417 corrigé de M. Julia et 177 de la commission des affaires culturelles ne sont pas défendus.

M. Masdeu-Arus et M. Gonnot ont présenté un amendement, n° 56, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article 28-3 de la loi du 30 décembre 1982, après les mots : "des usagers des transports", insérer les mots : "les chambres de commerce et d'industrie". »

La parole est à M. Jacques Masdeu-Arus.

M. Jacques Masdeu-Arus. C'est un amendement de cohérence avec l'amendement n° 55.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Favorable.

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

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 56. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 103 et 352.

L'amendement n° 103 est présenté par M. Vernier, rapporteur, et M. Destot ; l'amendement n° 352 est présenté par M. Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Destot, Ducout, Balligand et les membres du groupe socialiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans la dernière phrase de l'avant-dernier alinéa du texte proposé pour l'article 28-3 de la loi du 30 décembre 1982, supprimer les mots : "à leur demande". »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 103.

M. Jacques Vernier, rapporteur. L'Assemblée a voté contre un amendement analogue portant sur l'article 28-2 de la LOTI. Par coordination, je retire celui-ci.

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

La parole est à M. Christian Bataille, pour soutenir l'amendement n° 352.

M. Christian Bataille. Il est défendu.

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

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable, pour les mêmes raisons que tout à l'heure.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 352.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, et M. Destot ont présenté un amendement, n° 104, ainsi rédigé :

« Substituer aux deux premières phrases du dernier alinéa du texte proposé pour l'article 28-3 de la loi du 30 décembre 1982 les quatre phrases suivantes :

« Le projet de plan est soumis pour avis aux conseillers municipaux et généraux concernés. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de six mois après transmission du projet est réputé favorable. Le projet est ensuite soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 précitée. Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est arrêté par l'autorité administrative. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. C'est un amendement de cohérence avec la rédaction que nous avons adoptée pour l'article 28-2 de la loi de 1982, et qui prévoit l'enquête publique.

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

Mme le ministre de l'environnement. Comme pour l'article 28-2, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

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

M. Christian Bataille. Le groupe socialiste soutient cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 104.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vernier a présenté un amendement, n° 298, ainsi rédigé :

« Substituer à la dernière phrase du dernier alinéa du texte proposé pour l'article 28-3 de la loi du 30 décembre 1982, l'alinéa suivant :

« Les décisions des autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan. »

La parole est à M. Jacques Vernier.

M. Jacques Vernier, rapporteur. C'est encore un amendement de cohérence.

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

Mme le ministre de l'environnement. Ce n'est pas du tout un amendement de cohérence. Il concerne la police. Le Gouvernement ne pouvait pas être favorable à la disposition qui a été votée à l'article 28-2. Pour les mêmes raisons, il ne peut pas l'être en ce qui concerne la région Ile-de-France. Il y est peut-être même encore moins favorable, allais-je dire.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 298.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 14, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 14, ainsi modifié, est adopté.)

Article 15

M. le président. « Art. 15. – L'article 46 de la loi du 30 décembre 1982 précitée est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Toutefois, les dispositions des articles 28 et 28-1 de la présente loi sont applicables en région Ile-de-France. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 15.

(L'article 15 est adopté.)

Après l'article 15

M. le président. Mme Royal, MM. Bataille, Le Déaut, Destot, Ducout, Balligand et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 388, ainsi rédigé :

« Après l'article 15, insérer les dispositions suivantes :

« Titre IV *bis*.

« Plans de rapprochement entre le domicile et le travail.

« Art. 15 *bis* ; les entreprises de plus de 100 salariés devront présenter tous les ans des plans de rapprochement entre travail et domicile.

« Le plan devra comporter un plan de covoiturage.

« Toute nouvelle implantation de bureaux dans les villes de plus de 100 000 habitants est soumise à la présentation d'un plan domicile-travail. »

La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. C'est vraiment un amendement non pas de forme mais de fond, qui concerne le rapprochement entre le domicile et le travail. S'il n'est pas adopté, on verra les limites du texte. J'invite fortement mes collègues à l'adopter pour bien montrer que l'Assemblée veut rompre avec une logique de désordre et de développement anarchique des bureaux, donc des déplacements, donc des pollutions.

Cela concerne les bureaux en particulier d'ailleurs, puisque l'amendement fait référence aux entreprises de plus de 100 salariés, auxquelles on demanderait de présenter tous les ans des plans de rapprochement entre le travail et le domicile. Quoi de plus naturel ? Il est vain de déplorer le développement des transports dans les grandes villes, Paris en particulier mais d'autres métropoles importantes également, si, dans le même temps, on n'impose pas aux entreprises un certain nombre de contraintes : présenter des plans de rapprochement entre le domicile et le travail, des plans de covoiturage et soumettre toute nouvelle implantation de bureaux dans les villes de plus de 100 000 habitants à la présentation de ce plan domicile-travail.

Les nuisances non seulement environnementales mais aussi sociales et familiales dues à la durée des transports sont supportées par la collectivité. Il faut accélérer la prise de conscience au niveau des citoyens, ce que chacun a déclaré depuis hier, mais aussi au niveau des entreprises, et trouver un système incitatif.

A Paris, il y a 700 000 voitures chaque jour, la durée de transport est de plusieurs heures dans bien des cas, avec des conséquences sur l'environnement, je le répète, mais aussi tout simplement sur l'état de santé des individus et les vies de famille, parfois brisées du fait de l'énormité de ces déplacements.

Cette organisation de l'espace et du temps révèle une conception zonée de l'individu. Ce n'est pas nouveau. Dans le passé, on a dit : métro, boulot, dodo. C'est un peu la même chose, et, bien entendu, les femmes qui ont des tâches familiales en général importantes, sont les premières victimes de ce découpage.

Cet amendement vise donc à restaurer la santé des individus et l'unité des familles et à demander aux entreprises de s'impliquer dans cette action et de prendre leurs responsabilités.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Cela part d'une bonne intention, mais l'enfer en est pavé, et cet amendement, je crois, nous mène directement à l'enfer.

Que vous fassiez un plaidoyer pour que les entreprises organisent le covoiturage, c'est bien. Il y a d'ailleurs eu tout à l'heure un amendement de Patrick Trémège

encourageant les entreprises à développer ce système. Mais proposer un plan de rapprochement travail-domicile... Quelque part, cela me heurte dans mon respect des libertés individuelles.

Je suis issu comme vous d'une région minière où les gens habitaient à côté de leur travail. Chacun sait que cette proximité avait peut-être des avantages pour les déplacements mais avait bien d'autres inconvénients au niveau de la sociologie et de la privation des libertés.

Et que veut dire rapprocher le domicile et le travail ? Les gens seraient obligés de déménager pour se rapprocher de leur travail ?

Cet amendement me paraît vraiment incompréhensible et la commission l'a évidemment repoussé.

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

Mme le ministre de l'environnement. Evidemment, il est souhaitable d'encourager le rapprochement du lieu de travail du domicile ou *vice versa*, mais je ferai deux observations.

D'abord, j'ai cru entendre comme une critique du nombre de plans présentés par le projet de loi et j'en vois un nouveau arriver !

Deuxièmement, je vois mal comment on pourrait faire. Il faudrait contraindre les salariés à déménager pour se rapprocher de leur lieu de travail ou contraindre l'entreprise à déménager pour se rapprocher du lieu d'habitation des salariés ? Très franchement, je vois très mal l'application pratique du système. Par contre, je vois très bien les implications qu'il peut avoir en termes de libertés individuelles.

Je suis très attachée aux libertés individuelles et, par conséquent, je ne peux pas être d'accord avec un amendement de cette nature, même si, bien sûr, il faut encourager le covoiturage et encourager, autant que possible, le rapprochement entre travail et domicile.

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

M. Pierre Albertini. L'idée est généreuse, mais sa traduction pose infiniment plus de problèmes qu'elle ne pourrait en résoudre.

Il y a d'abord une raison de principe, qui tient à l'exercice de la liberté d'aller et de venir, de choisir son domicile.

Ensuite, l'éloignement géographique n'est pas nécessairement une source de nuisance accrue. Si l'on habite à dix kilomètres de son lieu de travail, à un endroit bien desservi par un transport en commun que l'on utilise chaque jour, on est dans une situation plus favorable que celui qui est à trois ou quatre kilomètres seulement de son lieu de travail, mais dans un lieu mal desservi, avec des routes embouteillées.

Enfin, ce plan de rapprochement, dont la notion juridique m'échappe, créerait une discrimination très forte, d'abord entre les entreprises, en fonction de leur taille – pourquoi 100 salariés ? –, ensuite entre les entreprises et les administrations, les collectivités publiques. Pourquoi assujettir simplement les entreprises privées ? Les administrations sont, elles aussi, source de déplacements extrêmement importants.

Tout cela mérite donc une réflexion plus sage, plus pondérée. C'est un équilibre que nous recherchons. Ce plan de rapprochement est à mon avis extrêmement difficile à mettre en œuvre.

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

M. Christian Bataille. Une fois de plus, sur un amendement de fond, on nous répond : ce n'est pas mal, il y a de bonnes choses, mais on ne peut pas y souscrire. Ce n'est pas surprenant !

Par contre, ce qui m'a fait sursauter beaucoup plus, c'est la dérive, depuis l'argumentation historique et assez douce de M. Vernier, qui a rappelé la politique presque de travaux forcés du patronat du XIX^e siècle, jusqu'à la caricature que vient d'en donner Mme le ministre : cet amendement vise à la cohérence entre le domicile et le travail, et voilà qu'on nous objecte que nous voulons porter atteinte aux libertés individuelles !

Faites attention, madame le ministre. Avec, d'un côté, la loi et la volonté de réduire la pollution et, de l'autre, les libertés individuelles, vous aurez parfois des arguments qui vont se télescoper. Le tout, c'est de respecter l'un et l'autre. Faites attention de ne pas trop abuser d'un tel argument, que je trouve ici quelque peu abusif, car vous ne pourriez plus rien faire au nom des libertés individuelles. Allons plus loin, en effet. Pourquoi la restriction de la circulation des véhicules par les préfets ne serait-elles pas une atteinte aux libertés individuelles ? Personne, ici, ne le pense, mais voilà ce que le propos caricatural que vous avez tenu pourrait incliner à penser.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 388.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 16

M. le président. Je donne lecture de l'article 16 :

TITRE V

URBANISME ET ENVIRONNEMENT

« Art. 16. – L'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi modifié :

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

« II. – Le troisième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : "Ces schémas directeurs comprennent une analyse globale des effets sur l'environnement". »

M. Mattei, rapporteur pour avis, a présenté un amendement, n° 178, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa (I) de l'article 16, substituer aux mots : "et de protection de l'environnement", les mots : "de protection de l'environnement et de la santé". »

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Favorable !

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

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable. Nous avons déjà, hier, introduit la notion d'effets sur la santé dans différents plans. Il ne nous paraît pas nécessaire de les introduire également ici.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 178.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Mattei, rapporteur pour avis, a présenté un amendement, n° 179, ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa de l'article 16 par les mots : "et sur la santé". »

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Favorable !

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

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 179.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 16, modifié par l'amendement n° 179.

(L'article 16, ainsi modifié, est adopté.)

Article 17

M. le président. « Art. 17. – I. – A l'article L. 110 du code de l'urbanisme, après les mots : "zones urbaines et rurales", sont insérés les mots : "et de rationaliser la demande de déplacements". »

« II. – A l'article L. 121-10 du code de l'urbanisme, après les mots : "utilisation de l'espace", sont insérés les mots : "de maîtriser les besoins de déplacements", et après les mots : "risques technologiques", sont insérés les mots : "ainsi que les pollutions atmosphériques, au sens de l'article 2 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie". »

« III. – Au premier alinéa de l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme, après le mot : "préservation", sont insérés les mots : "de la qualité de l'air et", et après les mots : "Ils prennent en considération", sont insérés les mots : "l'impact des pollutions atmosphériques, au sens de l'article 2 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, induites par ces orientations ainsi que". »

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

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

M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 105, ainsi rédigé :

« A la fin du II de l'article 17, substituer aux mots : "atmosphériques au sens de l'article 2 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie", les mots : "et nuisances de toute nature". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Il s'agit d'un retour au texte du Gouvernement.

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

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 105.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 106, ainsi libellé :

« Après les mots : "l'impact des pollutions", rédiger ainsi la fin du III de l'article 17 : "et nuisances de toute nature induites par ces orientations ainsi que". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Même chose !

M. le président. Même avis, madame le ministre ?

Mme le ministre de l'environnement. Même avis !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 106.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 107 rectifié, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 17 par le paragraphe suivant :

« V. – La deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 311-4 du code de l'urbanisme est complétée par les mots : "et les orientations du plan de déplacement urbains lorsqu'il existe". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Il est logique que les orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe, soient prises en considération dans le plan d'aménagement d'une zone d'aménagement concerté.

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

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 107 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, nos 427 et 108, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 427, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 17 par le paragraphe suivant :

« VI. – Le quatrième alinéa de l'article L. 421-3 du code de l'urbanisme est complété par les mots : "ou de la réalisation des travaux nécessaires à la desserte des constructions par des transports collectifs urbains". »

L'amendement n° 108, présenté par M. Vernier, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 17 par le paragraphe suivant :

« VI. – Le quatrième alinéa de l'article L. 421-3 du code de l'urbanisme est complété par les mots : "ou de la réalisation de transports collectifs urbains". »

La parole est à Mme le ministre pour soutenir l'amendement n° 427.

Mme le ministre de l'environnement. Cet amendement permet de clarifier l'objectif poursuivi par la commission.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 108.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Lors de la délivrance d'un permis de construire, si celui qui va construire ne peut pas réaliser lui-même les places de stationnement

obligatoires, il est obligé de payer une participation. Selon le code de l'urbanisme, les collectivités locales ne peuvent affecter cette recette qu'à la réalisation de parcs de stationnement. Nous pensons qu'il faut leur donner le choix entre la réalisation de parcs de stationnement et le développement des transports collectifs.

Cela étant, l'amendement du Gouvernement a le même but avec une autre rédaction. Je retire donc notre amendement à son profit.

M. le président. L'amendement n° 108 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 427.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vernier a présenté un amendement, n° 299, ainsi libellé :

« Compléter l'article 17 par le paragraphe suivant :

« VII. – A. – Il est inséré dans le code de l'urbanisme, après l'article L. 421-5, un article L. 421-5-1 ainsi rédigé :

« Lorsque compte tenu de l'importance et de la destination de la construction projetée, des travaux sont nécessaires pour assurer la desserte de ladite construction par des transports collectifs, le permis de conduire ne peut être accordé que si l'autorité qui le délivre est en mesure d'indiquer dans quel délai et par quelle collectivité publique ou par quel concessionnaire de service public lesdits travaux doivent être exécutés. »

« B. – Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

La parole est à M. Jacques Vernier.

M. Jacques Vernier, rapporteur. J'ai fait une observation pratique : un certain nombre de grands équipements sanitaires, sportifs ou culturels – hôpitaux, stades, salles de sport ou de spectacles – ne sont pas desservis par des transports collectifs, ce qui pose des problèmes à ceux qui ne possèdent pas de véhicule individuel.

Il me semble donc que la délivrance du permis de construire de certains grands équipements, dont la liste serait fixée par décret en Conseil d'Etat, devrait être subordonnée à l'existence d'une ligne de transport collectif.

L'amendement s'inscrit dans la logique de la législation en vigueur concernant le permis de construire : dans notre pays, la délivrance d'un permis de construire est subordonnée à l'existence d'un réseau d'eau, d'égouts et d'électricité.

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

Mme le ministre de l'environnement. L'objectif visé par l'amendement va tout à fait dans le sens des préoccupations du Gouvernement. Il est en effet souhaitable que les équipements collectifs susceptibles de provoquer des déplacements de population importants bénéficient d'un réseau de transport collectif.

Toutefois, je ne suis pas certaine qu'il faille ajouter une telle obligation après l'article L. 421-5 du code de l'urbanisme, et cela pour plusieurs raisons.

D'abord, il convient de tenir compte de la fragilité juridique de tous les documents d'urbanisme, et cette obligation accroîtrait cette fragilité.

Ensuite, les dispositions contenues dans les schémas directeurs obligent déjà les collectivités locales à intégrer en amont, lors de la définition des zones de constructibilité, ce type de préoccupation.

En conclusion, monsieur le rapporteur, bien que je sois très sensible au problème, ainsi que le montre l'amendement gouvernemental qui tend à compléter l'article L. 421-3, je ne peux être favorable à l'amendement que vous venez de défendre.

M. le président. La parole est à M. Patrick Trémège, contre l'amendement.

M. Patrick Trémège. Allant dans le sens du Gouvernement, je ferai observer qu'il serait catastrophique que la région parisienne se prive d'équiper tel ou tel quartier alors même que la ville n'a pas de moyens pour peser sur les transports collectifs. Cela aurait des conséquences dramatiques.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 299.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 17, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 17, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 17

M. le président. M. Mattei, rapporteur pour avis, a présenté un amendement, n° 232, ainsi rédigé :

« Après l'article 17, insérer l'article suivant :

« Dans la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 200-1 du code rural, après les mots : "besoins de développement", sont insérés les mots : "et la santé". »

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Favorable.

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

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable, dans la mesure où les articles L. 200-1 et L. 200-2 du code rural visent déjà les objectifs de l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 232.

(L'amendement est adopté.)

Article 18

M. le président. « Art. 18. – Au septième alinéa de l'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, après le mot : "engendrerait", sont ajoutés les mots : "l'étude de ses effets sur la santé", et après les mots : "dommageables pour l'environnement", sont ajoutés les mots : "et la santé ; en outre, pour les infrastructures et les installations, l'étude d'impact comprend une analyse des coûts collectifs des pollutions atmosphériques au sens de l'article 2 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ;". »

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

M. Vernier, rapporteur, et M. Gonnot ont présenté un amendement, n° 109, ainsi libellé :

« Après les mots : “en outre”, rédiger ainsi la fin du premier alinéa de l'article 18 : “pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;” »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Si les études d'impact doivent mettre en évidence le côté négatif d'un équipement, et donc intégrer l'analyse des coûts collectifs engendrés par les pollutions et les nuisances, elles doivent aussi, si elles sont équilibrées, faire ressortir les avantages éventuels. Elles doivent mettre en balance tous ces éléments.

Le texte initial du projet de loi précisait que l'étude d'impact devait comprendre « une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet » pour « les infrastructures et les installations ». Le mot « installations » nous a laissés un peu perplexes. Une installation classée – une grande usine, par exemple – ou une installation artisanale seraient-elles concernées ?

Il nous a semblé que l'on dépassait là l'objet du projet de loi car ce sont les grandes infrastructures de transport qui doivent être explicitement visées. C'est pourquoi nous avons supprimé la référence aux « installations », dont le sens est extrêmement vague.

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

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 109.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 31 de M. Merville n'a plus d'objet.

M. Mattei, rapporteur pour avis, a présenté un amendement, n° 180, ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 18, insérer l'alinéa suivant :

« Dans l'avant-dernier alinéa de cet article, les mots : “le ministre chargé de l'environnement” sont remplacés par les mots : “les ministres chargés de l'environnement et de la santé” ».

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission a émis sur cet amendement un avis favorable. Personnellement, j'y suis défavorable.

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

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable également.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 180.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Mattei a présenté un amendement, n° 152 rectifié, ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 18, insérer l'alinéa suivant :

« Dans le même article, il est inséré un huitième alinéa ainsi rédigé :

« Les conditions dans lesquelles les organismes effectuant ces études sont agréés. »

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Cet amendement vise à « moraliser », si je puis dire, les études d'impact, rendues obligatoires par la loi de 1976 sur la protection de la nature.

En effet, les études d'impact peuvent être réalisées par des officines qui peuvent manquer de sérieux. Il a donc semblé à M. Mattei, et la commission de la production l'a suivi, que les bureaux d'études concernés devaient être soumis à une procédure d'agrément, à l'instar des bureaux d'études qui effectuent des éco-audits.

La commission de la production soutient vivement l'amendement de M. Mattei.

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

Mme le ministre de l'environnement. La question est d'importance.

Je partage pleinement le souci de M. le rapporteur et de l'auteur de l'amendement de voir une certaine déontologie se faire jour dans la préparation des études d'impact. Mais la proposition qui nous est faite me semble d'application délicate, et je ferai à cet égard plusieurs observations.

D'abord, je rappelle que, dans le système en vigueur, les études d'impact sont réalisées sous la responsabilité du maître d'ouvrage. Or si on allait dans le sens proposé, un problème de cumul de responsabilités se poserait : l'agrément aurait été donné à quelqu'un qui n'aurait pas dû l'avoir et il engagerait donc la responsabilité de celui qui l'aurait donné alors même que le maître d'ouvrage, puisque l'article 2 de la loi du 10 juillet 1976 ne serait pas modifié, demeurerait responsable des études d'impact qu'il réaliserait.

Ensuite, le système d'agrément proposé serait très lourd. Je ne vois d'ailleurs pas comment il pourrait être mis en place.

Si l'on peut concevoir que seuls les architectes, qui exercent une profession bien précise, peuvent, ainsi que le ferait le code de l'urbanisme, préparer les permis de construire, on ne peut que s'interroger sur les conditions de l'agrément qui serait accordé aux bureaux d'études, qui sont très variés, pour réaliser les études d'impact.

Par ailleurs, des personnes physiques pourront-elles être concernées ?

Le système proposé me semble très lourd, je le répète, alors que nous voulons plutôt aller dans le sens de la simplification.

Dans ces conditions, monsieur le rapporteur, même si je partage votre louable préoccupation de « déontologiser », si je puis dire, le système – de bonnes études d'impact sont nécessaires –, je ne suis pas certaine que l'agrément soit la meilleure méthode.

M. le président. Madame le ministre, puis-je déduire de vos propos que le Gouvernement est défavorable à l'amendement ?

Mme le ministre de l'environnement. Tout à fait, monsieur le président.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Des procédures d'agrément existent dans d'autres domaines : pour les éco-audits, par exemple. Or les études d'impact ont une portée plus grande que les éco-audits.

Les dialogues avec les populations ou avec les associations font ressortir qu'il est souvent reproché aux études d'impact d'être des études « alibis », des études « bidons », sans contenu réel. Il me semble donc absolument essentiel de leur conférer une garantie de sérieux et, pour ce faire, d'agréer les bureaux d'études auxquels les maîtres d'ouvrage pourront s'adresser pour les faire réaliser.

M. le président. La parole est à M. Pierre Albertini, pour répondre à la commission.

M. Pierre Albertini. Je ne peux pas être d'accord avec l'analyse que vient de faire mon collègue Vernier, et cela pour une raison juridique à laquelle j'attache une très grande importance : les études d'impact sont, pour ce qui concerne leur contenu, placées sous le contrôle du juge administratif.

Je souhaite moi aussi que les études d'impact soient de bonne qualité, ce qui, l'expérience le prouve, est souvent loin d'être le cas. Mais comment pourrait-on réserver à des organismes agréés la réalisation d'études dont la qualité et la pertinence seraient ensuite appréciées par le juge administratif ?

L'amendement procède d'une attention louable. Mais, s'il était adopté, il faudrait renoncer au contrôle du juge administratif car ce contrôle n'aurait alors plus de sens. Et cela ne « collerait » pas, si je puis m'exprimer ainsi.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 152 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 18, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 18, ainsi modifié, est adopté.)

Avant l'article 19

M. le président. Je donne lecture de l'intitulé du titre VI :

TITRE VI

MESURES TECHNIQUES NATIONALES

M. Vernier a présenté un amendement, n° 443, ainsi rédigé :

« Avant l'article 19, compléter l'intitulé du titre VI par les mots : "de prévention de la pollution et d'utilisation rationnelle de l'énergie". »

La parole est à M. Jacques Vernier.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Hier, à plusieurs reprises, un certain nombre de nos collègues ont fait semblant d'ignorer que cette loi comportait des dispositions très importantes en matière de prévention de la pollution de l'air et en matière de régulation de la consommation d'énergie. Tout ce dispositif de prévention se trouve à l'article 19, qui est le cœur de la loi.

Le titre VI, initialement intitulé « Mesures techniques nationales » ne rendait pas compte de la portée des mesures dans le domaine de la prévention. Nous proposons donc un nouvel intitulé : « Mesures techniques nationales de prévention de la pollution atmosphérique et d'utilisation rationnelle de l'énergie ».

L'adjectif « atmosphérique » ne figurant pas dans l'amendement, il convient de rectifier celui-ci.

M. le président. L'amendement n° 443 est ainsi rectifié.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 443, tel qu'il a été rectifié.

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

Article 19

M. le président. « Art. 19. – I. – En vue de réduire la consommation d'énergie et de limiter les sources d'émissions de substances polluantes, peuvent être réglementés et contrôlés dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat :

« 1° Les normes et spécifications, l'utilisation et l'entretien des objets mobiliers, autres que les véhicules, ainsi que les normes et spécifications, et l'utilisation des produits ;

« 2° Les normes et spécifications, la commercialisation et l'utilisation des combustibles et carburants. »

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

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

« 2° Prescrire les conditions de limitation de la publicité ou des campagnes d'information commerciale relatives à l'énergie ou à des appareils consommateurs d'énergie, ou l'obligation d'afficher la consommation énergétique des appareils consommateurs d'énergie, lorsqu'elles sont de nature à favoriser la consommation d'énergie dans les cas autres que ceux prévus à l'article 1^{er} de la loi n° 74-908 du 29 octobre 1974 relative aux économies d'énergie ;

« 3° Définir les cas et conditions dans lesquels peut être réglementée ou, le cas échéant, interdite l'émission dans l'atmosphère des substances visées à l'article 2. »

« III. – Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles l'ensemble des carburants et des combustibles liquides, à l'exception du fioul lourd, des soutes marines, du gaz de pétrole liquéfié et des carburants pour aéronefs, devront comporter un taux minimal d'oxygène avant le 1^{er} janvier 2000. »

« IV. – Un décret en Conseil d'Etat fixe, pour l'ensemble des carburants, à l'exception du gaz de pétrole liquéfié et des carburants pour aéronefs, des teneurs maximales en aromatiques, en benzène, en oléfines et en soufre. »

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

M. Jean-Yves Le Déaut. Mme le ministre, hier, et M. Vernier, il y a quelques instants, nous ont dit que l'article 19 était le cœur de la loi. Mais alors je ne peux que regretter que certaines mesures, comme celles qui visent à limiter les émissions polluantes ou à réduire la consommation d'énergie, soient renvoyées à des décrets. Le droit comparé montre ce qui se fait dans plusieurs pays voisins et l'on s'aperçoit qu'en France on manque de normes, de spécifications et, surtout, d'obligations.

Compte tenu de cette situation, nous défendrons tout à l'heure des amendements qui tendent à imposer des spécifications, des processus de fabrication, des modes d'utilisation et des règles d'entretien des appareils.

Certains de nos collègues ont proposé de prévoir des teneurs maximales d'éléments polluants dans l'essence car, là aussi, le texte est relativement flou.

Madame le ministre, si vous voulez que cette loi ait du cœur, il importe qu'elle énonce des objectifs et qu'elle trace des lignes directrices.

Je prendrai l'exemple de l'oxygénation des carburants et des combustibles liquides, sur laquelle un de nos collègues est intervenu hier.

Il est prévu que les essences devront être oxygénées à partir de l'an 2000. Mais si 250 personnes meurent chaque année en France du fait de la pollution, pourquoi attendre l'an 2000 ? Les Américains, les Autrichiens, les Finlandais et tous ceux qui ont pris en compte ce problème ont rendu la mesure applicable immédiatement après le vote de la loi.

Si l'essence oxygénée est meilleure et qu'elle génère moins de pollution, il faut appliquer la mesure tout de suite !

Vous prévoyez un calendrier pour l'oxygénation de l'essence, mais pas pour les autres dispositions. Pourquoi ? Les décrets pris en Conseil d'Etat sortiront ou ne sortiront pas et, s'ils sortent, ils pourront de toute façon ne contenir aucune spécification. C'est donc plutôt un cœur sans coronaires que vous nous présentez là, ce qui fait qu'il a peu de chance de fonctionner.

Mon opposition, madame le ministre, se voulant constructive depuis le début de l'examen du texte, je ne demande qu'une chose, c'est que vous avanciez. Et, pour vous permettre de le faire, nous vous formulerons des propositions.

Je souhaiterais, monsieur le président, développer dès à présent mes arguments, ce qui me permettra d'être moins long lors de la discussion des amendements. Cela me semble de bonne méthode de travail.

M. le président. Dont acte, mon cher collègue !

M. Jean-Yves Le Déaut. Le *Cleaner Act*, adopté aux Etats-Unis en 1990, a eu des résultats probants. Il dispose que, dans les zones polluées, les essences doivent contenir entre 2 et 2,7 p. 100 d'oxygène, selon la période de l'année et le type de polluant à combattre – l'ozone ou l'oxyde de carbone.

Cette loi, votée en 1990, est entrée en application en 1992, soit deux ans plus tard.

Dès la première année d'utilisation de l'essence oxygénée à 2,7 p. 100, le nombre d'épisodes de pollution par le monoxyde de carbone a diminué de 95 p. 100, selon les chiffres officiels de l'EPA, l'agence pour l'environnement américaine.

Il existe également une loi sur l'essence reformulée à 2 p. 100, qui impose des teneurs en aromatiques et en benzène. Sur ce sujet, d'ailleurs, certains collègues siégeant sur d'autres bancs que les nôtres ont déposé des amendements.

Depuis le 1^{er} janvier 1995, cette reformulation est, dans le cadre de la lutte contre la pollution par l'ozone, obligatoire.

Aux Etats-Unis, les résultats qui ont été obtenus équivalent à une baisse du nombre des voitures d'à peu près 30 p. 100. Ces résultats scientifiques ont été annoncés, et

M. Gonot a d'ailleurs organisé un débat à ce sujet, dont j'ai lu le compte rendu et au cours duquel des collègues d'autres pays sont venus parler de toutes ces expériences.

Des initiatives ont également été prises chez nos voisins européens.

La Finlande s'est convertie à l'essence oxygénée grâce à l'introduction d'un avantage fiscal. Ainsi, plus de 90 p. 100 de l'essence sont dans ce pays reformulés.

La Suède encourage également l'amélioration environnementale grâce à des incitations fiscales.

En Italie, pays préoccupé par les effets du benzène et des aromatiques, un décret-loi limite à un taux précis – votre projet, lui, n'en prévoit aucun ! – la teneur en benzène soit 1 p. 100, alors que la norme européenne est de 5 p. 100. Les dossiers européens et américains montrent bien qu'il est important de se préoccuper de cette question, et surtout d'aller plus vite. La Commission européenne n'a pas fait connaître ses propositions mais indique, dans l'une de ses directives, que le surcoût serait très faible : entre 6 et 10 centimes par litre pour les essences reformulées. Il n'y a donc aucune raison de ne pas traiter rapidement cette question.

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue !

M. Jean-Yves Le Déaut. Le sujet est très important, monsieur le président. Nous décidons là d'évolutions fondamentales pour les carburants. Si je n'interviens pas maintenant, il faudra que je le fasse lorsque mes amendements viendront en discussion et mon temps d'intervention global sera le même. Mais je préfère tenir un discours cohérent, qui ne soit pas morcelé.

M. le président. Je vous en prie, poursuivez !

M. Jean-Yves Le Déaut. Madame le ministre, votre avant-projet de loi comportait un article prégnant qui modifiait le code de la route et instaurait des normes plus contraignantes pour la construction, l'exploitation, l'entretien et la récupération des véhicules. Mais je n'ai plus trouvé trace de cet article, pourtant très intéressant, dans les moutures suivantes du projet.

Enfin, s'agissant de l'oxygénation des carburants, je ne comprends pas que le Conseil d'Etat – et je regrette que notre collègue Mazeaud ne soit pas là –, dans son avis dont vous n'avez d'ailleurs pas tenu compte, madame le ministre, ait invoqué des directives européennes pour nous refuser, au nom de la concurrence entre pays et du libre accès sur le marché européen, des mesures que certains pays de l'Union européenne appliquent déjà. C'est un avis qui ne tient pas. Je l'ai déjà dit à propos de la notion de patrimoine commun de l'humanité, dans mon intervention générale, en utilisant des mots plus musclés que ce matin – je suis plus calme – nous assistons, me semble-t-il à une dérive du Conseil d'Etat, qui traite de questions qui ne sont ni constitutionnelles ni réglementaires. Le Parlement a le droit et le devoir de réfléchir à des sujets qui sont très importants puisqu'ils concernent la santé de nos concitoyens.

M. le président. Je suis saisi de trois amendements n^{os} 206, 354 et 397, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 206 et 354 sont identiques.

L'amendement n^o 206 est présenté par MM. Weber, Fuchs et Guellec ;

L'amendement n^o 354 est présenté par M. Bataille, Mme Royal, MM. Le Déaut, Balligand, Destot, Ducout, et les membres du groupe socialiste.

Ces amendements sont ainsi libellés :

« I. – Rédiger ainsi le I de l'article 19 :

« I. – En vue d'améliorer l'efficacité énergétique et de limiter les sources d'émission de substances polluantes, des décrets en Conseil d'Etat, sans faire obstacle à l'application de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement peuvent :

« 1° Imposer des spécifications techniques applicables à la fabrication, l'utilisation, l'entretien et la récupération des objets mobiliers autres que les véhicules, fonctionnant au moyen de l'énergie électrique ou fossile ;

« 2° Imposer des spécifications techniques pour l'utilisation des produits ;

« 3° Imposer pour l'ensemble des combustibles et carburants, à l'exception du gaz de pétrole liquéfié et des carburants pour aéronefs, des teneurs maximales en aromatique, en benzène, en oléfines et en soufre, ainsi que les spécifications techniques applicables à leur utilisation. »

« II. – En conséquence, supprimer le IV de cet article. »

L'amendement n° 397, présenté par M. Vernier, rapporteur, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le I de l'article 19 :

« En vue de réduire la consommation d'énergie, d'améliorer la santé et de limiter les sources d'émission de substances polluantes, des décrets en Conseil d'Etat définissent :

« – les normes et spécifications applicables à la fabrication, la mise sur le marché, le stockage, l'utilisation, l'entretien et l'élimination des biens mobiliers ;

« – les normes et spécifications applicables à la construction, l'utilisation, l'entretien et la démolition des biens immobiliers ;

« – les conditions de contrôle des opérations mentionnées aux deux alinéas précédents. »

Sur cet amendement, le Gouvernement a présenté un sous-amendement, n° 444, ainsi rédigé :

« Compléter le troisième alinéa de l'amendement n° 397 par les mots : "autres que les véhicules, lesquels sont visés à l'article 21". »

La parole est à M. Pierre Albertini, pour soutenir l'amendement n° 206.

M. Pierre Albertini. Il est défendu.

M. le président. Monsieur Le Déaut, puis-je considérer que vous avez défendu l'amendement n° 354 ?

M. Jean-Yves Le Déaut. Oui, monsieur le président !

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour soutenir l'amendement n° 397 et donner l'avis de la commission sur les deux amendements identiques, n°s 206 et 354.

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission a jugé nécessaire de réécrire l'article 19 – c'est le cœur du système – qui définit des mesures de prévention que l'Etat pourra prendre.

Sa rédaction actuelle présente deux inconvénients. D'abord, son paragraphe I est déséquilibré. En effet, le 1°, de nature générale, porte sur la réglementation de la fabrication, de l'usage et de l'entretien des objets mobiliers et le 2° traite des objets mobiliers particuliers que sont les combustibles et les carburants, alors que ceux-ci sont visés par la partie générale.

Ensuite, l'article 19 ne couvre absolument pas les cas de pollution atmosphérique engendrée par les immeubles. La construction d'immeubles, leur chauffage, les produits utilisés pour leur entretien, *a fortiori* les chantiers de démolition peuvent en effet être générateurs de pollution atmosphérique.

C'est la raison pour laquelle nous avons bâti un article 19 mieux balancé distinguant les normes et spécifications applicables aux biens mobiliers de celles applicables aux biens immobiliers.

J'ajoute que si, d'aventure, nous ne retenions pas cette rédaction, ce texte marquerait une grave régression par rapport à la loi de 1961 qui, dans deux de ses articles, visait explicitement la pollution atmosphérique pouvant être générée par la construction ou l'usage des immeubles.

Quant aux amendements n°s 206 et 354, la commission y est défavorable car elle préfère la rédaction proposée par l'amendement n° 397.

M. le président. La parole est à Mme le ministre pour donner l'avis du Gouvernement sur ces amendements et pour présenter le sous-amendement n° 444.

Mme le ministre de l'environnement. Je suis défavorable aux amendements n°s 206 et 354.

Quant à l'amendement n° 397, je tiens à indiquer à l'Assemblée que tout ce qui concerne le chauffage est pris en compte dans le cadre de l'article 20 du projet. Cela dit, je suis favorable à cet amendement, sous réserve de l'adoption du sous-amendement n° 444.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ce sous-amendement ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 206 et 354.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 444.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 397 modifié par le sous-amendement n° 444.

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

M. le président. En conséquence, les amendements n°s 181 de la commission saisie pour avis, 32 et 33 de M. Merville tombent.

M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 110, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du II de l'article 19 substituer aux mots : "leurs appareils", les mots : "les consommations d'énergie et les émissions de substances polluantes". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. La rédaction du deuxième alinéa du II de l'article 19 nous a paru ambiguë. En fait, nous avons constaté que c'était la copie pure et simple d'une partie de la loi de 1948 portant sur les appareils thermiques. Or, cette loi va être abolie. La notion d'appareils ne nous a pas semblé très claire. D'où cette modification.

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

Mme le ministre de l'environnement. J'y suis défavorable car l'adoption d'un tel amendement nous obligerait à mettre en place une réglementation très complexe ainsi

que des contrôles excessifs et dont on voit mal comment ils s'effectueraient. La notion d'appareil est précise, celle de consommation d'énergie est beaucoup plus délicate à identifier.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Malheureusement, et contrairement à ce qu'affirme Mme le ministre, la notion d'appareil n'est pas précise. Je répète que la rédaction actuelle – je l'ai vérifié – est la copie d'une partie de la loi de 1948 sur l'utilisation rationnelle de l'énergie. Dans cette loi, la notion d'appareil était très claire : il s'agissait des appareils thermiques. Là on parle des appareils, sans autre précision. C'est un mot très vague. Je ne sais ce qu'est un appareil en général. Il y a le plus simple appareil... (*Sourires.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 110.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 111, ainsi rédigé :

« Dans le troisième alinéa du II de l'article 19 substituer par deux fois au mot : "appareils", le mot : "biens". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Même argumentation.

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

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 111.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 207 et 356.

L'amendement n° 207 est présenté par M. Weber et M. Fuchs ; l'amendement n° 356 est présenté par Mme Royal, MM. Bataille, Le Déaut, Destot, Ducout, Balligand et les membres de groupe socialiste.

Ces deux amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer le dernier alinéa (3°) du II de l'article 19. »

La parole est à M. Pierre Albertini pour soutenir l'amendement n° 207.

M. Pierre Albertini. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut, pour soutenir l'amendement n° 356.

M. Jean-Yves Le Déaut. J'en ai indiqué l'esprit tout à l'heure.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Avis tout à fait favorable.

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

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable. Le Gouvernement demande une habilitation législative pour prendre certaines mesures techniques et il ne voit pas en quoi cette suppression serait justifiée.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 207 et 356.

(*Ces amendements sont adoptés.*)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, et M. Patrick Trémège ont présenté un amendement, n° 112, ainsi rédigé :

« Compléter le II de l'article 19 par l'alinéa suivant :

« 4° Imposer aux fabricants, importateurs ou distributeurs de tous produits mis sur le marché générant en utilisation normale des effluents gazeux ainsi qu'aux distributeurs de carburants et de combustibles fossiles de contribuer ou de participer à la politique de gestion de la qualité de l'air et d'utilisation rationnelle de l'énergie. Cette contribution tient compte de l'impact que ces produits, carburants ou combustibles peuvent avoir sur l'environnement et, notamment, sur la gestion rationnelle des ressources naturelles. »

La parole est à M. Patrick Trémège.

M. Patrick Trémège. L'adoption du principe « pollueur-payeur » visait à faire participer les acteurs économiques aux efforts de lutte contre la pollution en fonction de la part qu'ils prennent dans les rejets polluants. L'un des premiers exemples d'application de ce principe a été le dispositif prévu à l'article 6 de la loi de 1975 sur les déchets, qui a conduit à la création des éco-emballages. Il est important d'agir dans le même esprit pour la pollution de l'air en encadrant et en orientant les actions conjointes des secteurs économiques concernés grâce à un dispositif qui pourrait s'appeler « Eco-air ».

Rappelons que les constructeurs automobiles, les entreprises, les transports en commun et les pétroliers anticipent déjà au développement des réseaux de surveillance. Il ne s'agit donc que de donner une nouvelle impulsion à ces actions positives en matière de maîtrise de la qualité de l'air et, en quelque sorte, de taxer les pollueurs pour les punir de n'avoir rien fait.

Enfin, il me paraît tout à fait injuste de faire payer uniquement l'utilisateur automobile *via* la TIPP. Ce dernier n'est en effet pas plus responsable que les constructeurs ou les pétroliers, qui sont les seuls à pouvoir définir les performances environnementales du moyen de transport qu'il emploie. Cet amendement me semble être une mesure de bon sens et de justice.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Le dispositif Eco-emballage, qui prévoit de faire payer une contribution volontaire aux producteurs d'emballages pour l'élimination de ceux-ci, soulève quelques questions et nous nous interrogeons sur un système Eco-air qui s'en inspirerait.

Néanmoins, sur le fond, la commission a approuvé cet amendement. La taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique, qui existe depuis une quinzaine d'années, vise à faire contribuer les sources de pollution fixes que sont par exemple les usines d'ordures ménagères à la surveillance et à la prévention de la pollution de l'air. Or tout montre que désormais les principales responsables de la pollution atmosphérique sont non plus les sources fixes mais les sources mobiles, c'est-à-dire les véhicules. Il nous semblerait donc tout à fait normal de faire également contribuer à la surveillance et à la prévention de la pollution de l'air, sous une forme ou une autre, tous ceux qui engendrent la pollution dont les véhicules sont à l'origine, notamment les constructeurs automobiles et les pétroliers. Cette contribution pourrait être une fraction de la taxe sur les produits pétroliers. Il existe actuellement un déséquilibre entre la responsabilité de la pollution et le financement de sa surveillance et de sa prévention. La commission est donc favorable à cet amendement.

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

Mme le ministre de l'environnement. L'idée est tout à fait intéressante, mais l'adoption d'un tel amendement alourdirait incontestablement les charges fiscales. Or vous savez que le Gouvernement s'est engagé à ne pas le faire. Par conséquent, vous comprendrez qu'il ne puisse être favorable à cette disposition.

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

M. Jean-Yves Le Déaut. Je soutiens M. le rapporteur.

Madame le ministre, je ne peux vous laisser dire cela, alors que ce sont 50 milliards supplémentaires que le Gouvernement a prélevés sur les automobilistes depuis un an ! On ne peut pas augmenter le prix de l'essence sans prendre de mesures en contrepartie. M. le rapporteur a entièrement raison. Je comprends votre souci d'être solidaire du Gouvernement, mais le coût de l'amélioration de la qualité de l'air et de la maîtrise de l'énergie est sans commune mesure avec le niveau du supplément de ponction fiscale prélevé depuis deux ans ! Cet amendement est important ; il faut l'adopter.

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

M. Patrick Trémège. Je demande un minimum de cohérence en la matière. Il y a vingt ans, dans une région comme l'Île-de-France, la pollution était en très grande partie due aux industries et nous avons pris des dispositions pour les inciter à limiter les émissions.

Je ne sache pas que des dispositions fiscales aient concerné les produits manufacturés par ces industries.

Aujourd'hui, pour ce qui est de la région Île-de-France, par exemple, nous arrivons à un équilibre de l'ordre de 20 p. 100 de pollution fixe et de 80 p. 100 de pollution mobile.

La contribution que je propose est incontournable si l'on veut vraiment offrir les moyens nécessaires pour lutter contre la pollution. C'est une mesure de bon sens. Le rapporteur l'a jugée intéressante tout en observant qu'il serait souhaitable d'affiner l'étude.

Donc, sous réserve que Mme le ministre s'engage à ce que, d'ici à la deuxième lecture, nous travaillions avec le Gouvernement sur une disposition qui en reprendrait l'esprit, je suis prêt à retirer mon amendement.

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

Mme le ministre de l'environnement. Discuter oui, mais je ne suis pas habilitée, monsieur le député, à prendre un engagement.

M. Patrick Trémège. Vous n'y êtes pas hostile ?

Mme le ministre de l'environnement. Je ne peux pas prendre d'engagement.

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

M. Patrick Trémège. Madame le ministre, êtes-vous prête à ce que s'engagent des discussions entre les parlementaires qui souhaiteraient une telle disposition et votre ministère, de façon que nous puissions faire avancer notre idée ?

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

Mme le ministre de l'environnement. Que des discussions s'engagent, oui. Mais prendre un engagement, honnêtement, je ne le peux pas.

M. le président. Monsieur Trémège, vous retirez l'amendement n° 112 ?

M. Patrick Trémège. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 112 est retiré.

L'amendement n° 275 de M. Hage n'est pas défendu.

Je suis saisi de deux amendements, n°s 429 et 113, deuxième rectification, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 429, présenté par M. Darrason, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi le III de l'article 19 :

« III. – Pour permettre de satisfaire aux objectifs de la présente loi, un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles l'ensemble des carburants et des combustibles liquides, à l'exception du fuel lourd, des soutes marines, du gaz de pétrole liquéfié et des carburants pour aéronefs, devra comporter un taux minimal d'oxygène avant le 1^{er} janvier 2000, taux établi en fonction des principes énoncés à l'article 1 et notamment de son impact sur les émissions polluantes visées par la présente loi, ainsi que de son bilan écologique global. »

L'amendement n° 113, deuxième rectification, présenté par M. Vernier, rapporteur, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le III de l'article 19 :

« III. – Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles le fioul domestique, le gazole, l'essence et les supercarburants devront comporter un taux minimal d'oxygène avant le 1^{er} janvier 2000. Un taux spécifique d'oxygène sera fixé pour les carburants utilisés par les véhicules appartenant à des flottes de plus de cinquante véhicules. Un second décret en Conseil d'Etat fixe également les conditions dans lesquelles les carburants devront être reformulés avant la même date. »

Sur cet amendement, je suis saisi de deux sous-amendements, n°s 421 et 420, présentés par MM. de Courson, Micaux, Doligé, Gengenwin, Weber, Fuchs, Mme Boisseau, M. Saint-Ellier et Mme Bouquillon.

Le sous-amendement n° 421 est ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase de l'amendement n° 113, deuxième rectification, par les mots : “, possédés par l'Etat et ses établissements publics, les entreprises nationales, ainsi que, sous réserve de leur libre administration, les collectivités territoriales et leurs groupements”. »

Le sous-amendement n° 420 est ainsi rédigé :

« Compléter la dernière phrase de l'amendement n° 113, deuxième rectification, par les mots : “et dont les teneurs maximales ne pourront être supérieures, dans les essences, à 30 p. 100 pour les aromatiques, 1 p. 100 pour le benzène, 9 p. 100 pour les oléfines, et 100 parts par million pour le soufre, et dans le gas oil à 50 parts par million pour le soufre”. »

La parole est à M. Patrick Trémège, pour soutenir l'amendement n° 429.

M. Patrick Trémège. Cet amendement rétablit, en premier lieu, la rédaction initiale du début de ce paragraphe, tout en remplaçant le terme de « dispositions » par celui, plus approprié, d'« objectifs ». Une telle décision, inscrite dans un texte de cette nature, doit en effet être clairement justifiée par la résolution des problèmes de qualité de l'air.

L'incorporation obligatoire d'un taux minimal d'oxygène doit être proportionnée à sa contribution à cette résolution. Ce taux doit donc tenir compte de sa capacité

effective à réduire les rejets des émissions polluantes visées, tout en garantissant, « notamment sur le plan hydrologique et hydrographique, l'absence d'effets défavorables dans le bilan écologique global », selon les termes de Mme le ministre de l'environnement, interrogée, le 18 avril 1996, par le président du groupe d'études de l'Assemblée nationale sur les biocarburants.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 113, deuxième rectification, et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 429.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Cet amendement a le même objectif.

Je ne reviendrai pas sur tous les arguments évoqués tout à l'heure par M. Le Déaut sur l'utilité de l'oxygénation des carburants et de cette reformulation. Mais je signale que l'amendement de la commission ne fixe pas de taux, non que je ne souscrive pas à tout ce qu'a dit M. Le Déaut sur ce point, mais parce que, en droit français, tout ce qui est chiffré relève du domaine réglementaire, ce qui est encore plus fondé dans un domaine où tout est évolutif.

J'observe d'ailleurs incidemment que certains collègues défendent cette oxygénation pour une raison tout à fait louable, certes, mais tout autre : selon eux, celle-ci permettrait la progression des biocarburants car, qui dit carburants oxygénés, dit progression de l'éthanol issu du blé ou de la betterave. Ils pensent que l'obligation d'oxygéner les carburants créera un débouché pour l'agriculture. Malheureusement, cela ne sera peut-être pas aussi évident ; l'expérience faite aux Etats-Unis l'a montré, les exigences d'oxygénation des carburants ont abouti, en pratique, à un développement du méthanol d'origine industrielle et non pas de l'éthanol !

Je voulais faire cette remarque parce que ce fait est insuffisamment pris en compte par tous ceux qui lient automatiquement oxygénation des carburants et développement des biocarburants.

J'en viens à l'amendement n° 429. L'idée d'un bilan écologique global des carburants est bonne. Malheureusement, elle ne peut pas être reprise à l'instant même sous forme de sous-amendement. Nous verrons si nous pourrions la reprendre en deuxième lecture. Dans l'état actuel, la commission a repoussé l'amendement n° 429.

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

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Après le rapporteur, je voudrais me tourner vers Mme le ministre.

La commission n'a pas voulu fixer un taux d'oxygénation des carburants. Sur ce point, nous entendons dire des choses assez contradictoires. Il y a l'expérience américaine, où l'on est allé jusqu'à des taux de 20 p. 100. D'autres, notamment au ministère de l'industrie, seraient favorables à des taux de quelques points.

Tout en étant conscient qu'on ne peut aujourd'hui fixer un chiffre, et bien que le Gouvernement ne puisse pas prendre d'engagement, j'aimerais connaître ses réflexions.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements nos 429 et 113, deuxième rectification ?

Mme le ministre de l'environnement. Nous ne sommes pas favorable à l'amendement n° 429.

Accord partiel pour l'amendement n° 113, deuxième rectification. Nous sommes d'accord avec le principe d'une reformulation des carburants, qui est très impor-

tant. En revanche, le taux spécifique d'oxygène fixé pour les carburants utilisés par des véhicules appartenant à des flottes de plus de cinquante véhicules nous paraît poser un certain nombre de problèmes techniques. Je me demande donc si la commission accepterait un sous-amendement tendant à supprimer, d'une part, cette partie de l'amendement et, d'autre part, la référence à un second décret – un seul suffit.

M. le président. Vous voudrez bien, madame le ministre, me faire parvenir le texte de ce sous-amendement ?

Mme le ministre de l'environnement. Certainement.

Un mot à M. le président de la commission, sur le problème du taux. De toute façon, ce taux doit être fixé, me semble-t-il, par un décret, et pas par une loi. Sur le taux exact qu'il faudrait retenir, nous sommes en train de travailler parce que nous nous posons les mêmes questions que vous. On lit, en effet, des choses assez différentes. Il importe de ne pas se tromper et d'être sûr que la décision qui sera prise sera la bonne. Je suis donc prête à en discuter avec lui.

M. le président. Monsieur Trémège, retirez-vous l'amendement n° 429 ?

M. Patrick Trémège. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 429 est retiré.

Je donne lecture du sous-amendement, n° 445 à l'amendement n° 113, deuxième rectification, présenté par le Gouvernement :

« I. – Supprimer la deuxième phrase de l'amendement n° 113 deuxième rectification.

« II. – Rédiger ainsi le début de la dernière phrase :

« Ce décret en Conseil d'Etat... (*le reste sans changement*). »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission est très sensible au problème des flottes captives. Elle comprend bien la difficulté technique d'application de l'obligation qui leur serait faite de s'approvisionner en carburant spécifique – où ? comment ? on ne sait pas trop.

Pour cette raison pratiques la commission est prête à se rallier à ce sous-amendement.

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

M. Patrick Trémège. La deuxième phrase de l'amendement évoque deux idées : la définition d'un taux spécifique d'oxygène pour certains carburants ; l'utilisation de ces carburants par les flottes captives supérieures à cinquante véhicules. Sur le taux spécifique, je m'en remets aux arguments invoqués. Mais je ne suis pas d'accord pour qu'on supprime l'obligation pour les flottes captives de plus de cinquante véhicules d'utiliser ce nouveau carburant.

M. le président. Je considère comme défendus les sous-amendements n° 421 et 420.

Quel est l'avis de la commission sur ces sous-amendements ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Aux termes de la deuxième phrase de l'amendement n° 113, deuxième rectification, les flottes captives seraient obligées de s'approvisionner avec des carburants ayant un taux spécifique d'oxygène plus élevé que le carburant normal. Cela pose

des difficultés pratiques. Nous nous rangeons à l'avis du Gouvernement sur ce point, d'autant que nous examinerons à l'article 21 un autre amendement sur les flottes captives.

Dans ces conditions, nous sommes évidemment défavorables au sous-amendement n° 421, qui vise à compléter la deuxième phrase que nous acceptons de supprimer. La commission est également défavorable au sous-amendement n° 420, pour les raisons que j'ai indiquées tout à l'heure : il comporte des pourcentages précis sur la teneur en soufre, en benzène, etc. Tout cela nous paraît relever du pouvoir réglementaire.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les sous-amendements n°s 421 et 420 ?

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable.

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

M. Pierre Albertini. Je tiens à reprendre l'idée – parce que je crains que son amendement ne tombe – que M. de Courson avait exprimée. Notre collègue entendait encourager fortement l'utilisation de véhicules peu polluants par l'Etat, les collectivités publiques et les entreprises nationales.

Même si, sur un plan technique, cet amendement n'aura bientôt plus lieu d'être, il garde tout de même son intérêt puisqu'il demande aux collectivités publiques en général de donner l'exemple et de ne pas imposer aux autres des normes qu'elles n'appliquent pas elles-mêmes.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 445.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, le sous-amendement n° 421 de M. de Courson tombe.

La parole est à M. Pierre Albertini.

M. Pierre Albertini. Hier, M. de Courson a fait un plaidoyer vibrant et très convaincant. Il m'a demandé de rappeler les arguments qu'il a alors utilisés. Je renvoie simplement mes collègues à son intervention très chaleureuse en faveur de l'abaissement des seuils.

C'est vrai, et il le reconnaît lui-même, que le contenu de cet amendement relève du domaine réglementaire. Son souhait était simplement d'attirer l'attention du Gouvernement sur l'intérêt de s'inscrire dans la perspective d'un abaissement des seuils afin de diminuer les pollutions.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 420.

(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 113, deuxième rectification, modifié par le sous-amendement n° 445.

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

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 355 de M. Le Déaut tombe.

Mme Royal a présenté un amendement, n° 400, ainsi rédigé :

« Compléter le III de l'article 19 par l'alinéa suivant :

« Afin de prévenir la pollution des eaux susceptible d'être provoquée ou induite par les activités de production de carburant d'origine végétale, un arrêté interministériel détermine les mesures permettant de

limiter l'épandage de certains types de fertilisants azotés ainsi que les apports d'engrais chimiques, compte tenu des caractéristiques des terres et des eaux concernées. »

La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Cet amendement est défendu.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Défavorable.

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

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 400.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 114, ainsi rédigé :

« Supprimer le IV de l'article 19. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de conséquence. L'amendement n° 113, deuxième rectification, modifié par le sous-amendement n° 445, que nous venons d'adopter, traite de la reformulation des carburants. Par voie de conséquence, il convient de supprimer le IV de cet article 19, qui a le même objet.

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

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 114.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 217 de M. de Courson tombe.

Je suis saisi de deux amendements n°s 43 corrigé et 115, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 43 corrigé présenté par M. Legras est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 19 par le paragraphe suivant :

« Pour satisfaire aux dispositions de la présente loi, un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles l'ensemble des constructions devront comporter une quantité minimale de matériaux en bois avant le 1^{er} janvier 2000. Ce bois est récolté par une sylviculture respectueuse de l'environnement. »

L'amendement n° 115 présenté par M. Vernier, rapporteur, et M. Patrick Trémège est ainsi rédigé :

« « Compléter l'article 19 par le paragraphe suivant :

« « V. – Pour satisfaire aux dispositions de la présente loi un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles l'ensemble des constructions doit comporter une quantité minimale de matériaux en bois avant le 1^{er} janvier 2000. »

La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut, pour soutenir l'amendement n° 43 corrigé.

M. Jean-Yves Le Déaut. L'amendement est défendu.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission préfère l'amendement n° 115.

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

Mme le ministre de l'environnement. Défavorable.

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

M. Patrick Trémège. Madame le ministre, l'utilisation du bois dans des constructions de durée de vie importante permet, en fixant de fortes quantités de dioxyde de carbone, de contribuer très utilement à la lutte contre les rejets de gaz à effet de serre. Elle permet aussi, en facilitant le développement d'une activité pérenne dans le domaine des exploitations forestières, d'améliorer de façon notoire la gestion des forêts, qui concourent, indépendamment de considérations immédiates de pollution de l'air, à l'amélioration du cadre de vie et de l'équilibre écologique. Il s'agit donc d'une action importante ayant des avantages diversifiés dans le domaine de l'environnement.

Je ne vois pas quels arguments le Gouvernement peut invoquer à l'encontre de notre amendement. Je comprends bien qu'il est difficile de définir, dans le code de l'urbanisme, la proportion de bois à intégrer dans les constructions, et c'est pourquoi j'indique qu'elle devra être fixée par décret en Conseil d'Etat.

Cela étant, il s'agit, à mon sens, d'une importante mesure d'annonce.

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

Mme le ministre de l'environnement. L'objectif est excellent, monsieur le député, mais le problème, je l'ai dit au Sénat, est celui de la réalisation et du contrôle. Moi je veux bien, mais comment on fait ?...

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Je vais faire, madame le ministre, un plaidoyer vibrant pour l'amendement n° 115, déjà soutenu au Sénat et qui a la faveur de plusieurs de nos collègues, notamment Patrick Trémège. Vous souhaitez diminuer les rejets de gaz carbonique et lutter contre le réchauffement de l'atmosphère. Or tous les experts confirment qu'un bon moyen de contribuer à cet objectif consiste à utiliser davantage le matériau bois, en particulier dans les constructions.

Cet amendement a été rédigé de manière très souple. Il renvoie à un décret en Conseil d'Etat le soin de déterminer ce que devra être la quantité minimale de matériaux en bois à utiliser dans les constructions. Cette quantité n'est donc pas fixée *a priori* et pourra être relativement modeste. On peut même envisager que cette obligation ne s'impose qu'à certaines constructions.

Dans ces conditions, au nom de la commission et de tous les collègues qui tiennent à la promotion du matériau bois, pour des raisons écologiques et pour des raisons forestières, je vous demande d'accepter cet amendement.

M. Patrick Trémège et M. Jean-Yves Le Déaut. Très bien !

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

M. Jean-Yves Le Déaut. Le bois, c'est le tiers du territoire français. Il tient une grande place dans l'économie de régions comme la Lorraine et de départements comme les Vosges ou la Haute-Saône, chère à Philippe Legras et à Jean-Pierre Michel.

Et puis, il contribue à réduire l'effet de serre. Quand vous utilisez des énergies fossiles, vous brûlez du carbone accumulé il y a des milliers d'années et qui se retrouve

sous forme de CO₂ dans l'atmosphère. Quand vous utilisez du bois, vous brûlez du carbone prélevé dans l'atmosphère, incorporé sous forme de CO₂ par l'assimilation chlorophyllienne et que la combustion ne fait que restituer à l'atmosphère. Par conséquent, il n'y a pas d'effet de serre.

Alors, madame le ministre, quand on vous invite à encourager l'utilisation de ce matériau dans un pays où le bois occupe le tiers du territoire – depuis le XIX^e siècle – la surface, fort heureusement, a doublé, parce qu'on a cessé de couper nos forêts –, eh bien, il faut vous ranger à la sagesse de l'Assemblée nationale.

M. Patrick Trémège. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 43 corrigé.

(L'amendement est adopté.)

M. Jean-Yves Le Déaut. Je constate que le vote a été acquis à l'unanimité !

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 115 tombe.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 19, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 19, ainsi modifié, est adopté.)

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

Mme le ministre de l'environnement. Monsieur le président, puis-je vous demander une suspension de séance d'un quart d'heure ?

M. le président. La suspension est de droit, madame le ministre.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures cinq, est reprise à douze heures vingt.)

M. le président. La séance est reprise.

Article 19 bis

M. le président. « Art. 19 *bis*. – Sous réserve des contraintes liées à la bonne marche du service, l'Etat et ses établissements publics, les entreprises nationales, ainsi que, sous réserve de leur libre administration, les collectivités territoriales et leurs groupements sont invités :

« 1° Soit à utiliser des carburants dont le taux minimum d'oxygène a été relevé ;

« 2° Soit, lors du renouvellement de leur parc automobile, à acquérir des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel.

« Un décret précise les conditions d'application du présent article. »

M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 116, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 19 *bis*. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. L'amendement n° 116 vise à supprimer l'article 19 *bis* parce qu'il ne revêt pas un caractère normatif. Selon nous, une disposition qui

invite et encourage n'a pas sa place dans une loi. En outre, nous avons déposé à l'article 21 un amendement faisant obligation aux flottes captives d'acheter, lors du renouvellement de leur parc automobile, des véhicules peu polluants fonctionnant au gaz naturel, au GPL ou à l'énergie électrique.

Par conséquent, la commission propose de supprimer l'article 19 *bis* non normatif au projet d'un amendement normatif que nous examinerons dans un instant.

M. Laurent Dominati. Excellent !

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

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 116.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 19 *bis* est supprimé.

Article 20

M. le président. « Art. 20. – Les décrets prévus à l'article 19 ci-dessus fixent en tant que de besoin les conditions dans lesquelles les autorités administratives compétentes sont habilitées à :

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

« 2° Agréer des experts ou organismes chargés des contrôles prévus au 1° du II de l'article 19 ;

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

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

M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 117, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 20, supprimer les mots : "en tant que de besoin". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Nous proposons de supprimer la formule « en tant que de besoin ». Elle fait peut-être chic, comme dirait Pierre Mazeaud, (*Sourires*) mais elle n'apporte pas grand-chose.

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

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 117.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 118, ainsi rédigé :

« Dans le troisième alinéa (2°) de l'article 20, substituer au mot : "Agréer", les mots : "Délivrer et retirer l'agrément". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Il convient de prévoir explicitement dans la loi que l'autorité qui agréé peut également, en cas de besoin, retirer l'agrément.

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

Mme le ministre de l'environnement. Cette précision ne nous paraît pas indispensable. Je m'en remets cependant à la sagesse de l'Assemblée.

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 119, ainsi rédigé :

« Dans l'avant-dernier alinéa (3°) de l'article 20, substituer aux mots : "des produits et des appareils", les mots : "de certains biens". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Amendement de cohérence sémantique, visant à remplacer la notion de produits et d'appareils, que nous considérons comme trop floue, par le mot « biens ».

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

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 119.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 120, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 20, substituer aux mots : "et d'eau chaude", les mots : ", d'eau chaude et de climatisation". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. L'article 20 prévoit une disposition quasiment révolutionnaire et que beaucoup réclamaient depuis longtemps. En effet, désormais lorsqu'un logement sera vendu ou loué, le vendeur ou le loueur sera obligé de communiquer à son acheteur ou son locataire l'estimation des frais de chauffage et d'eau chaude afférents à ce local. Les relations entre vendeur et acheteur ou entre propriétaire et locataire n'en seront ainsi que plus loyales. Par l'amendement n° 120, nous proposons que cet affichage soit étendu aux frais de climatisation.

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

Mme le ministre de l'environnement. Sagesse.

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, nos 121 et 430, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 121, présenté par M. Vernier, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 20, substituer au mot : "logements", les mots : "immeubles à usage d'habitation ou à usage tertiaire". »

L'amendement n° 430, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 20, après le mot : "logements", insérer les mots : "ou locaux". »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 121.

M. Jacques Vernier, rapporteur. La mesure que j'ai qualifiée de révolutionnaire et qui consiste à devoir désormais afficher les frais de chauffage, d'eau chaude et de climatisation pour les logements doit être, selon nous, étendue aux bureaux et peut-être aux locaux commerciaux. C'est la raison pour laquelle nous proposons de substituer au mot « logements », les mots « immeubles à usage d'habitation ou à usage tertiaire ».

M. le président. La parole est à Mme le ministre pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 121 et présenter l'amendement n° 430.

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 121. Mais, par l'amendement n° 430, nous proposons d'aller plus loin et d'ajouter les mots « ou locaux ».

M. le président. Madame le ministre, je me permets d'appeler votre attention sur le fait que si l'amendement n° 121 est adopté, l'amendement n° 430 tombera.

Vous pouvez, si vous le souhaitez, sous-amender l'amendement n° 121 en introduisant les mots « ou locaux » : « immeubles ou locaux à usage d'habitation... »

Mme le ministre de l'environnement. Il doit aussi s'agir de logements et non d'immeubles, monsieur le président.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Le Gouvernement souhaite en fait que, dans le cas des immeubles d'habitation, l'affichage des frais de chauffage se fasse non pas immeuble par immeuble mais logement par logement. En général, en effet, on ne vend pas un immeuble complet, de même qu'on ne loue pas un immeuble entier. Je comprends donc qu'il ne veuille pas remplacer le mot « logements » par les mots « immeubles d'habitation ».

Mme le ministre de l'environnement. Cette notion est trop large, en effet.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Inversement, madame le ministre, nous considérons quant à nous, que le terme « locaux » est trop général. Car si nous avons voulu étendre la disposition non seulement aux logements mais aussi aux immeubles tertiaires, aux bureaux notamment, nous estimons en revanche inutile d'afficher les frais de chauffage d'un local industriel, d'une usine par exemple. Cela n'aurait pas de sens.

Tenant compte de ces deux observations, je vous propose de modifier ainsi l'amendement n° 430 : « logements ou locaux à usage tertiaire ».

M. le président. Si j'ai bien compris, monsieur le rapporteur, vous retirerez l'amendement n° 121 de la commission pour vous rallier à l'amendement n° 430 du Gouvernement, en y apportant une rectification qui consisterait à insérer dans le dernier alinéa de l'article 20 après le mot « logements », les mots « ou locaux à usage tertiaire ». Il deviendrait ainsi l'amendement n° 430 rectifié.

M. Jacques Vernier, rapporteur. C'est cela, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 121 est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 430 rectifié ?

Mme le ministre de l'environnement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 430 tel qu'il vient d'être rectifié.

(L'amendement, ainsi rectifié est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 418 et 122, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 418, présenté par MM. Trémège et Laurent Dominati, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 20 par l'alinéa suivant :

« 5° Prescrire l'obligation d'équiper les immeubles d'habitation ou à usage tertiaire dont le permis de construire a été délivré au moins six mois après la date de publication de la présente loi de conduits de fumée permettant de choisir l'énergie la plus économe et la moins polluante ainsi que l'obligation d'utiliser des réseaux urbains ou industriels de fourniture de chaleur et de froid. »

L'amendement n° 122, présenté par M. Vernier, rapporteur, et M. Patrick Trémège, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 20 par l'alinéa suivant :

« 5° Prescrire l'obligation d'équiper les immeubles d'habitation ou à usage tertiaire dont le permis de construire a été délivré au moins six mois après la date de publication de la présente loi de conduits de fumée permettant de choisir l'énergie la plus économe et la moins polluante ainsi que l'utilisation prioritaire des réseaux urbains ou industriels de fourniture de chaleur. »

Sur cet amendement, je suis saisi de trois sous-amendements, n°s 321, 322 et 323, présentés par M. Legras.

Le sous-amendement n° 321 est ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 122, substituer aux mots : "d'équiper les immeubles d'habitation ou à usage tertiaire dont le permis de construire a été délivré au moins six mois après la date de publication de la présente loi", les mots : "pour les constructeurs de maisons individuelles, de présenter dans leur gamme de pavillons, des variantes équipées". »

Le sous-amendement n° 322 est ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 122, après les mots : "utilisation prioritaire", insérer les mots : "pour les constructions neuves". »

Le sous-amendement n° 323 est ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 122 par les mots : "classés, tel que définis par la loi n° 80-531 du 15 juillet 1980". »

La parole est à M. Patrick Trémège, pour soutenir l'amendement n° 418.

M. Patrick Trémège. Il me semble nécessaire d'affirmer la nécessité de favoriser l'utilisation de l'énergie la plus adaptée au regard de l'environnement, et notamment de la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, en facilitant en particulier le recours aux réseaux urbains ou industriels de fourniture de chaleur ou de froid.

Cela doit permettre également une meilleure valorisation des déchets incinérables en complément du recyclage des matières premières, la plupart des grands réseaux de chaleur étant alimentés par des usines d'incinération des ordures ménagères.

Voilà un point sur lequel je souhaite que le Gouvernement se montre extrêmement attentif et réceptif. Pour nous communauté urbaine dense, c'est là, en effet, une méthode extrêmement efficace de lutter contre certaines nuisances du passé. La ville de Paris, par l'intermédiaire de ses usines d'incinération, favorise des sources de chaleur et de climatisation tout à fait essentielles.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour soutenir l'amendement n° 122 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 418.

M. Jacques Vernier, rapporteur. L'amendement n° 122, plutôt que de prévoir l'obligation d'utiliser les réseaux de chaleur, vise à prescrire l'utilisation prioritaire de ces réseaux. Cela me semble plus réaliste ; je crois, du reste, que M. Trémège en était d'accord.

Mais l'amendement n° 122 tend surtout à prescrire à nouveau une obligation, qui avait été édictée en 1955 et, de l'avis de beaucoup, stupidement supprimée par la France en 1969 : équiper les immeubles de conduits de fumée.

M. Patrick Trémège. Très bien !

M. Jacques Vernier, rapporteur. A ce titre, cet amendement est tout à fait fondamental. Je vous rappelle que nous sommes le seul pays du monde moderne à avoir supprimé cette obligation. Or, un immeuble dépourvu de conduit de fumée est éternellement condamné au chauffage électrique. Quelle que soit, dans vingt, trente ou cinquante ans, l'évolution du prix de l'énergie, les occupants de cet immeuble ne pourront pas se convertir au bois, au fioul, au charbon ou que sais-je encore.

Une telle disposition serait donc de nature à préserver la liberté de choix énergétique des futurs occupants d'un immeuble. Je précise que la commission l'a adoptée à l'unanimité.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Et avec enthousiasme !

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

M. Patrick Trémège. Dans notre amendement n° 418, Laurent Dominati et moi-même avons précisé qu'il s'agissait d'utiliser des réseaux urbains ou industriels de fourniture de chaleur et de froid. Je proposerai donc à la commission de se rallier à l'amendement n° 418 car cette précision concernant les réseaux de froid est pour nous essentielle.

M. le président. En d'autres termes, cela signifie que vous maintenez votre amendement, monsieur Trémège.

M. Patrick Trémège. Exactement, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 418 et 122 ?

Mme le ministre de l'environnement. Je partage évidemment le souci tout à fait louable qui vient d'être exprimé. Cela étant, je ne peux malheureusement donner un avis favorable dans la mesure où cette disposition aura incontestablement un retentissement sur les coûts de construction.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 418.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 122 de la commission tombe, de même que les sous-amendements n° 321, 322 et 323 de M. Legras.

M. Albertini a présenté un amendement, n° 440, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 20 par l'alinéa suivant :

« 5° Prescrire les conditions dans lesquelles sera limitée l'utilisation, dans la lutte contre les incendies, des substances chimiques à potentiels élevés de destruction de l'ozone et de réchauffement climatique. »

Cet amendement est-il défendu ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Il l'est, monsieur le président.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Il est favorable.

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

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement n'est pas favorable à cet amendement. En effet, s'il partage les préoccupations de M. Albertini, il considère que la rédaction de son amendement est trop spécifique. Pourquoi se restreindre à la lutte contre l'incendie ?

Par ailleurs, j'attire l'attention de l'Assemblée sur le fait que l'habilitation qui a été votée à l'article 19 permet au Gouvernement de réglementer ces préoccupations sans qu'il soit nécessaire de le prévoir dans la loi.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 440.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements, n° 261 rectifié, 20 rectifié, 123 et 324 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 261 rectifié, présenté par M. Sarre, n'est pas défendu, non plus que l'amendement n° 20 rectifié, présenté par M. Julia.

L'amendement n° 123, présenté par M. Vernier, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 20 par l'alinéa suivant :

« Prescrire les conditions dans lesquelles seront limitées, dans un délai de deux ans à compter de la publication de la présente loi, les émissions de composés organiques volatils liées au ravitaillement des véhicules dans les stations-service. »

L'amendement n° 324 rectifié, présenté par M. Gengenwin et M. Lapp n'est pas défendu.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 123.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Il est clair que dans nos villes une bonne partie de la pollution atmosphérique provient des vapeurs d'essence dissipées lors du remplissage de nos véhicules. Des dispositifs étanches, verrouillés, de remplissage des réservoirs des véhicules ont déjà été installés dans les stations-service de nombreux pays. Afin de donner le temps aux stations-services françaises de s'adapter, il nous a semblé normal de leur accorder un délai de deux ans pour réduire l'émission des composés organiques volatils lors du ravitaillement des véhicules.

On a beaucoup parlé de l'ozone qui provient des composés organiques volatils. Aujourd'hui, il est beaucoup question de la pollution par le benzène, qui, du fait du caractère cancérigène de cette substance reconnu par tous les experts, devient de plus en plus préoccupant. C'est la raison pour laquelle cet amendement est très important.

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

Mme le ministre de l'environnement. Monsieur le rapporteur, je partage entièrement vos inquiétudes. J'ai d'ailleurs souligné dans mon propos introductif combien les problèmes liés au benzène et au COV étaient importants. Cela étant, cette disposition me paraît redondante avec la loi du 19 juillet 1976 qui permet déjà d'intervenir puisque les stations-service sont des installations classées.

Nous travaillons actuellement sur ce sujet mais nous avons besoin de finaliser dans le cadre communautaire ce qui pourra être fait.

Voilà les raisons pour lesquelles l'amendement n° 123 ne semble pas opportun.

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

M. Jean-Yves Le Déaut. Madame le ministre, je suis désolé d'appuyer une nouvelle fois là où cela fait mal.

Si la loi de 1976 suffisait, nous ne serions pas contraints de déposer des amendements – ils émanent d'ailleurs de tous les bancs – pour imposer la mise en place de dispositifs permettant de réduire les émanations d'essence qui, s'évaporent lors du ravitaillement des véhicules dans les stations-service et polluent l'atmosphère. Nous avons au contraire estimé que, malgré la loi sur les installations classées, cette question n'est pas traitée dans les villes.

L'inscription d'une mesure aussi spécifique dans la loi sur l'air montrera que nous accordons une priorité à ce sujet et donnera un objectif précis à ceux qui construisent de nouvelles stations-service et à ceux qui vendent ce type de matériel. En effet, on sait désormais techniquement résoudre ce problème.

Madame le ministre, vous devriez vous ranger à nos arguments.

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

Mme le ministre de l'environnement. Il est vrai que cette mesure n'a jamais été prise alors qu'elle aurait pu l'être depuis longtemps, mais nous n'allons pas engager ce débat.

Actuellement est préparée au niveau communautaire une directive sur ce sujet. Nous travaillons donc dans ce cadre.

M. Jean-Yves Le Déaut. Il vaut mieux commencer ici !

Mme le ministre de l'environnement. En tout cas, sur le fond, le Gouvernement n'est pas du tout opposé à cette mesure.

M. Jean-Yves Le Déaut. Ah !

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Il existe effectivement une directive communautaire sur les émissions de composés volatils dans les grands stockages d'hydrocarbures. Elle évoque d'ailleurs l'ensemble de la chaîne de distribution, depuis ces grands réservoirs jusqu'aux stations-service, mais elle renvoie à une autre directive pour la partie finale, c'est-à-dire le ravitaillement des voitures dans les stations-service. Toutefois nous ne savons pas à quel horizon elle sera prise.

M. Jean-Yves Le Déaut. Lointain !

M. Jacques Vernier, rapporteur. En tout état de cause rien n'empêche la France, comme l'ont fait d'autres pays, de traiter ce préoccupant problème de pollution atmosphérique par les composés organiques volatils aromatiques qui se dégagent massivement, surtout en période d'été, dans les stations-service, en donnant un délai de deux ans pour installer les dispositifs nécessaires.

M. Jean-Yves Le Déaut. Tout à fait !

M. Jacques Vernier, rapporteur. Nous nous garantissons ainsi contre la non-parution de cette deuxième directive communautaire, puisque rien n'est sûr dans ce

domaine. A ma connaissance, en effet, elle n'a pas été déposée sur le bureau du Parlement européen par la Commission des Communautés européennes.

M. Jean-Yves Le Déaut. Il reste un parcours d'obstacles important !

M. Patrick Trémège. Tout à fait !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 123.

(L'amendement est adopté.)

M. Jean-Yves Le Déaut. Adoption à l'unanimité !

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

Je mets aux voix l'article 20, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 20, ainsi modifié, est adopté.)

Article 21

M. le président. « Art. 21. – I. – Le titre III du livre II du code de la route est ainsi rédigé : "Règles concernant les véhicules eux-mêmes et leurs équipements". »

« II. – Au titre III du livre II du code de la route, il est inséré après l'article L. 8 un article L. 8-1 ainsi rédigé :

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

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

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

M. Trémège et M. Dominati ont présenté un amendement, n° 251, ainsi libellé :

« Avant le I de l'article 21, insérer le paragraphe suivant :

« I. – A. Avant l'article 1^{er} du code de la route, il est inséré un article 1^{er} A ainsi rédigé :

« Art. 1^{er} A. – La protection de la qualité de l'air est d'intérêt général.

« Il est du devoir de chacun de veiller à préserver le plus possible l'atmosphère dans le cadre de ses activités quotidiennes. La conduite d'un véhicule à moteur étant particulièrement susceptible de dégrader l'air ambiant, tout conducteur devra être tout particulièrement vigilant sur sa manière de conduire et respecter les principes d'une conduite propre. »

La parole est à M. Patrick Trémège.

M. Patrick Trémège. Ainsi que je l'ai indiqué dans la discussion générale, il me paraît essentiel d'engager une forte action pédagogique en direction des jeunes pour les sensibiliser à la lutte contre la pollution. J'ai d'ailleurs proposé à Mme le ministre de bien vouloir se rapprocher du ministre de l'éducation nationale afin d'examiner la possibilité d'organiser dans les écoles des cours sur la protection de l'environnement.

Cela étant, il est un acte symbolique très fort par lequel un jeune devient directement concerné comme acteur en matière de pollution de l'air : le passage du permis de conduire. Il s'agit d'un moment que l'on peut assimiler au baccalauréat dans le domaine de l'éducation. En effet, les jeunes vivent de façon très singulière cet examen portant sur le code de la route. Il faut donc saisir cette opportunité pour les conduire à mieux appréhender les problèmes de pollution.

C'est pourquoi, madame le ministre, j'ai déposé cet amendement avec mon collègue Laurent Dominati.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission a bien compris les motivations de M. Trémège et de M. Dominati, mais elle a considéré que la rédaction proposée n'était guère normative. Elle a donc repoussé cet amendement.

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

Mme le ministre de l'environnement. Même avis que le rapporteur, mais la préoccupation de M. Trémège est tout à fait louable. Ainsi que je le lui ai déjà indiqué, je partage tout à fait son souci d'éduquer convenablement nos jeunes conducteurs.

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

M. Jean-Yves Le Déaut. Je devais être absent lorsque la commission a examiné cet amendement, mais il me semble important dans la mesure où il permettrait de sensibiliser les jeunes au problème de la qualité de l'air.

Nous pourrions l'adopter aujourd'hui et le Gouvernement aurait tout loisir d'en améliorer la rédaction d'ici à la deuxième lecture. Cela nous permettrait au moins d'affirmer un principe.

M. le président. Monsieur Trémège, maintenez-vous l'amendement ?

M. Patrick Trémège. Oui.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 251.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 124, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa du II de l'article 21 :

« II. – Il est inséré avant l'article L. 8 du code de la route un article L. 8 A ainsi rédigé : »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. C'est un amendement purement rédactionnel.

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

Mme le ministre de l'environnement. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 124.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Masdeu-Arus a présenté un amendement, n° 57, ainsi libellé :

« Après le mot : "réparés", rédiger ainsi la fin du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 8-1 du code de la route : "de façon à minimiser la

consommation d'énergie, les émissions de substances polluantes visées à l'article 2 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. »

La parole est à M. Jacques Masdeu-Arus.

M. Jacques Masdeu-Arus. L'expression « réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route... » qui figure dans l'article 21 n'a pas sa place dans ce texte relatif à la pollution de l'air et aux émissions de substances polluantes, qui se trouvent très bien définies dans l'article 2. Je propose donc de supprimer les mots en cause.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Mon cher collègue, la commission comprend bien que vous vouliez limiter le contenu du texte à son objet annoncé, la pollution de l'air. Néanmoins j'appelle votre attention sur le fait que cet amendement pourrait être très mal interprété.

En effet, le Gouvernement a décidé de profiter de la discussion de la loi sur la pollution de l'air pour inscrire, sans doute pour la première fois, dans la partie législative du code de la route, un texte général indiquant les causes pour lesquelles l'Etat peut réglementer la mise sur le marché des véhicules. Or si cet article, qui deviendrait le « chapeau » des prescriptions que le code de la route, impose aux véhicules ne parlait pas des normes de sécurité, ce serait une grave lacune de ce code.

Je vous suggère donc de retirer cet amendement.

M. le président. Monsieur Masdeu-Arus, accédez-vous à cette demande ?

M. Jacques Masdeu-Arus. Compte tenu des explications de M. le rapporteur, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 57 est retiré.

M. Vernier, rapporteur, a présenté un amendement, n° 125, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 8-1 du code de la route, supprimer les mots : " , notamment de dioxyde de carbone, " . »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Le texte traite de la lutte contre les pollutions provoquées par les véhicules automobiles. Or, outre le fait que, dans un texte de loi, les « notamment » ne sont jamais bienvenus, pourquoi citer un agent de la pollution automobile, le dioxyde de carbone qui provoque, à terme, le réchauffement de l'atmosphère, et non pas les autres dont certains sont au moins aussi dangereux comme les oxydes d'azote, l'oxyde de carbone, les composés organiques volatiles, les composés aromatiques ?

M. Jean-Yves Le Déaut. Le méthane !

M. Jacques Vernier, rapporteur. Dans un texte aussi général, il ne faut pas citer un seul polluant parmi bien d'autres.

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

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement est tout à fait défavorable à ce que l'on retire la référence au CO₂.

D'abord certains contestent le fait qu'il s'agisse d'un polluant. Il est donc bon de le rappeler.

Ensuite, dans le cadre des discussions européennes, le CO₂ revêt une importance particulière puisqu'il constitue l'un des principaux critères pour juger de l'effet de serre.

Par conséquent, je trouverais extrêmement dommageable que disparaisse la référence expresse au CO₂ dans ce texte qui traite non seulement de la qualité de l'air mais également des problèmes liés à l'énergie et au climat.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. Je me range à l'avis du Gouvernement et je retire l'amendement n° 125.

M. Jean-Yves Le Déaut. Très bien ! Pour une fois j'étais d'accord avec Mme le ministre !

M. le président. L'amendement n° 125 est retiré.

M. Vernier, rapporteur, et M. Trémège, ont présenté un amendement, n° 126, deuxième rectification, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 8-1 du code de la route, après les mots : "l'énergie", insérer les mots : " , la pollution des eaux, la production de déchets". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Nous pensons qu'il faut évoquer la pollution des eaux dans l'article 21 parce que certains éléments des véhicules automobiles, par exemple les batteries qui contiennent de l'acide, peuvent porter atteinte à l'environnement. Dans la liste des nuisances que peuvent causer ces véhicules et leurs accessoires, il serait dommage d'oublier la pollution des eaux.

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

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement n'est pas favorable à cet amendement dans la mesure où il existe une législation spécifique relative à l'eau. Nous souhaitons que prévale une certaine clarté.

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

M. Patrick Trémège. Je partage tout à fait les raisons invoquées par Mme le ministre, mais elles me conduisent à être favorable à l'amendement. Il montre en effet qu'il y a cohérence entre toutes les protections de l'environnement.

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

M. Jean-Yves Le Déaut. Je suis plutôt de l'avis de Mme le ministre. Dans la mesure où les problèmes de l'automobile devraient être globalisés, il n'y a pas de raison de parler plus particulièrement des batteries ou des déchets dans ce texte.

M. le président. Monsieur le rapporteur, maintenez-vous l'amendement ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Je vais reprendre le raisonnement que j'ai développé pour m'opposer au dernier amendement de M. Masdeu-Arus.

Certes, nous traitons de la pollution de l'air, mais, en cette occasion, le Gouvernement a voulu introduire dans le code de la route un article L. 8-1 très général listant les prescriptions que l'Etat peut imposer aux véhicules. Après avoir indiqué à M. Masdeu-Arus qu'il ne fallait pas oublier les normes de sécurité dans les prescriptions à imposer aux véhicules, je souligne qu'il convient aussi de prendre en compte la production de déchets et la pollution des eaux. Chacun connaît bien les problèmes posés par les épaves automobiles et les effets polluants de certains des éléments des véhicules.

Oublions donc un instant la pollution de l'air et prenons acte du fait que le Gouvernement a voulu, à bon droit, introduire dans le code de la route un article géné-

ral sur tous les motifs pouvant nécessiter des normes et des spécifications à imposer aux véhicules. Elles peuvent concerner la sécurité routière – M. Masdeu-Arus a bien voulu en convenir – mais aussi la production de déchets et la pollution des eaux.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 126, deuxième rectification.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques n°s 209 et 389.

L'amendement n° 209 est présenté par M. Weber et M. Fuchs ; l'amendement n° 389 est présenté par Mme Royal, MM. Bataille, Le Déaut, Destot, Ducout, Balligand et les membres du groupe socialiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Après le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 8-1 du code de la route, insérer l'alinéa suivant :

« La consommation énergétique des véhicules et leurs méthodes de mesure doivent être affichées sur le lieu de leur vente ou de leur location. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jacques Vernier, rapporteur. L'amendement n° 209 est défendu.

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille, pour soutenir l'amendement n° 389.

M. Christian Bataille. Cet amendement tend à améliorer la connaissance de la consommation énergétique des véhicules et des méthodes de mesure.

Cela dit, je tiens à formuler une observation générale.

Nous examinons de nombreuses dispositions de nature à améliorer l'efficacité énergétique des véhicules, mais, et nous aurons sans doute l'occasion de le répéter, elles ne prennent pas en compte la globalité du problème. Ainsi, monsieur Vernier, quand nous protestons contre l'avantage fiscal accordé au diesel, il ne s'agit pas uniquement de prendre parti dans une polémique qui opposerait le gazole et l'essence. Nous nous élevons surtout contre la subvention massive dont bénéficie ainsi le transport routier de marchandises – 18 milliards de francs par an – car cela n'est pas acceptable.

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

M. Jacques Vernier, rapporteur. La commission a été très favorable à ces amendements. En effet, de même qu'elle a souhaité l'affichage de la consommation énergétique des locaux et des logements, elle souhaite l'affichage de la consommation énergétique des véhicules.

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

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement n'y est pas favorable.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 209 et 389.

(Ces amendements sont adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 220 de M. Albertini n'est pas défendu.

M. Vernier, rapporteur, et M. Trémège ont présenté un amendement, n° 127, ainsi libellé :

« Après les mots : "contribution à la", rédiger ainsi la fin du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 8-1 du code de la route alinéa du II de l'article 21 : "limitation de la pollution atmosphérique et aux économies d'énergie". »

Sur cet amendement, le Gouvernement a présenté un sous-amendement, n° 431, ainsi rédigé :

« A la fin de l'amendement n° 127, supprimer les mots : "et aux économies d'énergie". »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 127.

M. Jacques Vernier, rapporteur. Puisque l'on veut donner des avantages à la circulation et au stationnement des véhicules les moins polluants, le texte du Gouvernement a prévu, à bon droit, d'identifier par une sorte de « vignette verte » les véhicules les moins polluants. Il serait intéressant que cette vignette soit également apposée sur les véhicules qui contribuent à la limitation de la pollution atmosphérique ou aux économies d'énergie.

M. le président. La parole est à Mme le ministre, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 127 et défendre le sous-amendement n° 431.

Mme le ministre de l'environnement. Je suis favorable à l'amendement présenté par M. Vernier à une exception près : je suis tout à fait opposée à la présence des mots « économies d'énergie ». Certes, il peut paraître judicieux de vouloir favoriser les véhicules qui consomment moins, mais n'oubliez pas que les moteurs qui consomment le moins, quantitativement parlant, sont les diesel. En réalité, donc, cette disposition favoriserait les véhicules à moteur diesel. C'est la raison pour laquelle je propose de sous-amender l'amendement de M. le rapporteur en supprimant les mots « et aux économies d'énergie ».

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 431 ?

M. Jacques Vernier, rapporteur. Ainsi que je l'ai déjà indiqué à M. Bataille, je ne veux absolument pas avoir l'air de privilégier le diesel. Certes, comme je l'ai dit hier, il ne faut pas le diaboliser car l'expérience montrera peut-être que, avec des filtres à particules et d'autres équipements, les véhicules à moteur diesel seront peut-être, demain ou après-demain de bons véhicules. Néanmoins j'ai été très sensible aux propos de M. Bataille sur la fiscalité abusivement différenciée, à mon sens, entre le gazole et les autres carburants.

Je ne voudrais surtout pas, madame le ministre, qu'une interprétation « souterraine » de cet amendement laisse à penser que, dans mon esprit, l'attribution de la vignette verte aux véhicules économes en énergie était une sorte d'avantage à donner au diesel.

Tel n'était pas du tout le cas, car je voulais surtout faire un plaidoyer général pour les économies d'énergie, en particulier dans les véhicules, j'accepte que ces mots soient retirés de l'amendement.

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

M. Christian Bataille. Pour détendre quelque peu l'atmosphère avant le déjeuner, je formulerais une remarque que je n'ai pas eu le temps de traduire dans un amendement.

Mme le ministre a-t-elle songé un moment à doter de la vignette verte les locomotives qui circuleront sur les autoroutes ferroviaires qui n'existent pas, ou les péniches qui circuleront sur un réseau fluvial qui est à développer, mais apparemment, nous avons quelques décennies pour le faire ?

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 431.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 127 modifié par le sous-amendement n° 431.

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

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

2

ORDRE DU JOUR

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

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

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

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

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures.)

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

