

N° 366

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

Annexe au procès-verbal de la séance du 15 mai 1996.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur
le projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.*

Par M. Philippe FRANÇOIS,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, président ; Gérard Larcher, Henri Revol, Jean Huchon, Fernand Tardy, Gérard César, Louis Minetti, vice-présidents ; Georges Berchet, William Chervy, Jean-Paul Émin, Louis Moinard, secrétaires ; Louis Althapé, Alphonse Arzel, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécat, Jean Besson, Claude Billard, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Gérard Braun, Dominique Braye, Michel Charzat, Marcel-Pierre Cleach, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Fernand Demilly, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Jacques Dominati, Michel Doublet, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Jean-Paul Emorine, Léon Fatous, Philippe François, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginésy, Jean Grandon, Francis Grignon, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Hugo, Bernard Joly, Edmond Lauret, Jean-François Le Grand, Félix Leyzour, Kléber Malécot, Jacques de Menou, Louis Mercier, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Jean-Marc Pastor, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, Jean Puech, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Roger Rigaudière, Roger Rinchet, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Josselin de Rohan, René Rouquet, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Jacques Sourdille, André Vallet, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Sénat : 304 et 337 (1995-1996).

Environnement.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
PREMIÈRE PARTIE - EXPOSÉ GÉNÉRAL	7
I. UN PROJET DE LOI QUI RÉPOND À UNE ATTENTE INCONTESTABLE DU GRAND PUBLIC	7
A. L'ÉTAT DE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE EN FRANCE	7
1. <i>Rappel des mécanismes de pollution de l'atmosphère et de leurs effets</i>	7
a) Pollution atmosphérique à l'échelle locale	9
b) Pollution atmosphérique à l'échelle régionale	9
c) Pollution atmosphérique à l'échelle planétaire	9
2. <i>Bilan de la qualité de l'air en France et en Europe</i>	10
a) En France	10
b) Comparaisons européennes	11
B. LES PRÉOCCUPATIONS DE LA POPULATION FRANÇAISE : LES IMPLICATIONS DE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE AU REGARD DE LA SANTÉ PUBLIQUE	12
1. <i>La dimension sanitaire du phénomène de la pollution atmosphérique</i>	12
2. <i>Les effets de la pollution atmosphérique sur la santé publique</i>	13
a) Effets à long terme	13
b) Effets à court terme	14
II. UN PROJET DE LOI INCITATIF	17
A. UN PROJET DE LOI QUI RENFORCE LE CADRE DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE	17
1. <i>L'extension du dispositif législatif en vigueur</i>	17
a) Rappel des textes existants	17
b) L'apport du projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie	18
2. <i>La généralisation du dispositif de surveillance de la qualité de l'air</i>	20
a) État des lieux du dispositif existant	20
b) La généralisation des réseaux de surveillance de la qualité et la concrétisation du droit à l'information pour chaque citoyen	23
B. UN PROJET DE LOI QUI VEUT « DONNER ENVIE DE FAIRE »	24
1. <i>Des outils de planification déconcentrés auxquels participent les élus locaux</i>	24
a) Le plan régional pour la qualité de l'air : un outil de concertation pour prévenir et réduire en amont la pollution de l'air (Art. 6 -7 et 8)	25
b) Le plan de protection de l'atmosphère : un dispositif pour la prévention de la pollution et la gestion des « pics » de pollution (arts. 9-10-11 et 12).....	25
c) Le plan de déplacements urbains : un outil de concertation pour harmoniser les politiques de transports et l'utilisation de la voirie (Art. 14).....	26
2. <i>Des dispositions pour encourager les industriels à mettre en place des technologies moins polluantes</i>	27
a) Un renforcement de la réglementation (art. 19, 20 et 21 du projet de loi).....	28
b) Des incitations fiscales faites en faveur des véhicules et des carburants propres	30

III. UN PROJET DE LOI QUI SOUFFRE DE CERTAINS EXCÈS OU DE CERTAINES LACUNES	33
A. LES ÉCUEILS DU PROJET DE LOI	33
1. <i>Le risque des formules déclaratives</i>	33
2. <i>Les limites d'une démarche pédagogique</i>	34
3. <i>Les écueils d'un contrôle insuffisamment assorti de garanties juridictionnelles</i>	35
B. LES LIMITES DU RÔLE DE L'ÉTAT	35
1. <i>Une nécessaire coordination législative</i>	35
2. <i>Les incertitudes sur le plan financier</i>	37
a) <i>La non-pérennité du dispositif</i>	37
b) <i>L'insuffisance de la participation financière de l'État</i>	38
C. LES LIMITES DES INCITATIONS FISCALES	40
1. <i>Un cadeau fiscal aux dépens des collectivités territoriales ?</i>	40
2. <i>D'autres encouragements fiscaux en matière de lutte contre la pollution atmosphérique</i>	41
IV. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION	43
A. AUDITION DE MADAME CORINNE LEPAGE, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, LE MARDI 23 AVRIL 1996 DEVANT LA COMMISSION ..	43
B. EXAMEN DU PROJET DE LOI PAR LA COMMISSION, LE MERCREDI 15 MAI 1996	47
DEUXIÈME PARTIE - EXAMEN DES ARTICLES	55
• <i>Article premier - Objectifs de la loi</i>	55
• <i>Article 2 - Définition de la pollution atmosphérique</i>	57
• TITRE PREMIER - SURVEILLANCE, INFORMATION, OBJECTIFS DE QUALITÉ DE L'AIR, SEUILS D'ALERTE ET VALEURS LIMITES	58
• <i>Article 3 - Modalités d'organisation de la surveillance de la qualité de l'air</i>	58
• <i>Article 4 - Droit à l'information sur la qualité de l'air</i>	62
• <i>Article 5 - Conditions d'application du Titre premier</i>	64
• TITRE II - PLANS RÉGIONAUX POUR LA QUALITÉ DE L'AIR	65
• <i>Article 6 - Définition et contenu du plan régional pour la qualité de l'air</i>	65
• <i>Article 7 - Modalités d'élaboration et d'adoption du plan régional pour la qualité de l'air</i>	66
• <i>Article 8 - Modalités d'application du titre II</i>	67
• TITRE III - PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE	67
• <i>Article 9 - Champ d'application et procédure d'institution des plans de protection de l'atmosphère</i>	67
• <i>Article 10 - Contenu du plan de protection de l'atmosphère</i>	70
• <i>Article 11 - Mesures de prévention à l'encontre des sources de pollution atmosphérique</i>	71
• <i>Article 12 - Mesures prises dans le cadre de la procédure d'alerte</i>	72
• <i>Article 13 - Conditions d'application du titre III</i>	73
• TITRE IV - PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS	74
• <i>Article 14 - Régime juridique des plans déplacements urbains</i>	74
• <i>Article 28 de la LOTI</i>	74
• <i>Article 28.1 de la LOTI</i>	77
• <i>Article 28.2 de la LOTI</i>	78
• <i>Article 28.3 de la LOTI</i>	79

• Article 15 - Applicabilité à l'Ile-de-France des dispositions de la LOTI relatives aux objectifs et orientations des plans de déplacements urbains.....	81
• Article 46 de la LOTI.....	81
• TITRE V - URBANISME ET ENVIRONNEMENT.....	82
• Article 16 - Prise en compte de l'environnement dans les choix d'infrastructures	82
• Article 14 de la LOTI.....	82
• Article 17 - Coordination de diverses dispositions du code de l'urbanisme	83
• Article 18 - Contenu des études d'impact.....	85
• TITRE VI - MESURES TECHNIQUES NATIONALES.....	87
• Article 19 - Mesures destinées à réduire la consommation d'énergie et à prévenir les émissions polluantes - Incorporation d'un taux minimal d'oxygène.....	87
• Article additionnel après l'article 19 - Encouragement au développement des véhicules électriques et à l'utilisation de gazoles spécifiques.....	96
• Article 20 - Prescriptions pouvant être imposées par les autorités administratives.....	97
• Cet article prévoit que les décrets en Conseil d'État prévus à l'article 19 peuvent, en outre, déterminer les conditions dans lesquelles les autorités administratives peuvent prescrire un certain nombre d'obligations aux entreprises.	97
• Article 21 - Règles concernant les véhicules et leurs équipements.....	98
• Article L.8-1 du code de la route.....	98
• Article additionnel après l'article 21 - Développement du transport ferroviaire des marchandises.....	99
• TITRE VII - DISPOSITIONS FINANCIÈRES.....	100
• Article 22 - Les objectifs de la fiscalité des énergies fossiles.....	100
• Article additionnel après l'article 22 - Prélèvement sur les recettes de l'État au profit de l'ADEME.....	101
• Article 23 - Remboursement partiel de taxes.....	102
• Article 24 - Exonération de la taxe sur les véhicules de société.....	103
• Article 25 - Possibilité d'exonération de vignette automobile.....	105
• Article 26 - Exonération de taxe sur les cartes grises (Article 1599 octodécies A du Code Général des Impôts).....	107
• Article 27 - Extension du dispositif de l'amortissement exceptionnel.....	109
• TITRE VIII - CONTRÔLE ET SANCTIONS.....	112
• Article additionnel avant l'article 28 - Clarification du champ de compétences du titre VIII.....	112
• Article 28 - Personnes habilitées à rechercher et à constater les infractions.....	113
• Article 29 - Droit d'accès et de visite dans les établissements.....	114
• Article additionnel après l'article 29 - Pouvoirs de consignation.....	115
• Article 30 - Procès-verbaux et droit de saisie.....	116
• Article 31 - Procédure de l'amende forfaitaire.....	117
• Article 32 - Mise en fourrière des véhicules.....	118
• Article 33 - Sanctions administratives.....	118
• Article 34 - Sanctions pénales.....	119
• Article 35 - Responsabilité pénale des personnes morales.....	121
• Article 36 - Procédure d'injonction sous astreinte.....	122
• TITRE IX - DISPOSITIONS DIVERSES.....	123
• Article 37 - Coordinations diverses.....	123
• Article 38 - Mesures d'application et dispositions transitoires.....	124
A N N E X E S.....	127
ANNEXE I - LISTE DES AUDITIONS EFFECTUÉES PAR LE RAPPORTEUR.....	129
ANNEXE II.....	135
TABLEAU COMPARATIF.....	137
ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF.....	136

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, soumis à notre examen répond à une attente de l'opinion publique à laquelle la presse a fait un large écho lors de son adoption en Conseil des Ministres le 3 avril dernier. En matière d'environnement, en effet, la qualité de l'air constitue un élément essentiel, car l'atmosphère est une ressource indispensable aux êtres vivants. Il s'agit d'un élément majeur pour la détermination des grands équilibres de la planète.

La pollution atmosphérique a évolué depuis plusieurs années. En France, si la pollution due aux établissements industriels et aux installations de chauffage a été réduite grâce aux lois du 2 août 1961 relative à la lutte contre les pollutions atmosphériques et les odeurs et à la loi du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, **l'amélioration de la qualité de l'air marque, d'une certaine façon, le pas aujourd'hui, particulièrement en milieu urbain, en raison des rejets de polluants dus à l'accroissement de la circulation automobile.** C'est pourquoi les recherches sur l'utilisation rationnelle de l'énergie doivent prendre en compte, les préoccupations touchant à la qualité de l'air.

Des études récentes ont mis l'accent sur le lien entre la pollution atmosphérique et la santé. De nouvelles problématiques sont mises en avant, liées aux pollutions continentales, telles « les pluies acides » et les dépérissements forestiers et aux pollutions planétaires, telles les atteintes à la couche d'ozone ou les changements climatiques résultant de l'accroissement de « l'effet de serre ».

La France a souscrit plusieurs engagements dans le cadre de conventions internationales, telles la Convention de Genève (1979) sur la pollution transfrontière, de Vienne (1985) sur la protection de la couche d'ozone et de Rio (1992) sur les changements climatiques.

La réglementation française en matière de qualité de l'air s'appuie sur quatre directives européennes et un projet de directive cadre d'évaluation et de gestion de la qualité de l'air, devant être définitivement adopté avant fin 1996, amorce une refonte de l'ensemble des directives et tend à étendre -sur la base de préoccupations sanitaires- la liste des polluants surveillés et à permettre une évaluation de la qualité de l'air sur des bases techniques homogènes.

Le présent projet de loi a donc pour ambition de répondre aux attentes de l'opinion publique, aux nouvelles problématiques survenues en matière de pollution atmosphérique et au renforcement de la réglementation européenne.

Il faut souligner combien ce projet de loi a été conçu par le Gouvernement dans un souci constant de concertation. Madame le Ministre de l'Environnement a présidé et animé un groupe de concertation composé d'élus, de représentants des activités économiques impliquées dans la pollution atmosphérique (automobile, chimie, raffinerie) des transporteurs routiers, des responsables des transports publics, de médecins et des associations de surveillance de la qualité de l'air. Au cours de sept réunions qui se sont tenues entre juillet et octobre 1995, les membres de ce groupe se sont prononcés sur un projet de canevas reprenant les propositions ayant recueilli un consensus.

Le projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie a été adopté en Conseil des Ministres le 3 avril 1996 et déposé en premier sur le Bureau du Sénat. Il s'agit d'un point qui mérite d'être noté étant donné l'importance de ce texte qui s'inscrit dans un droit de l'environnement encore en devenir et qui met en jeu les responsabilités et les compétences des collectivités territoriales.

L'examen de ce projet de loi par votre commission a été mené avec un souci identique de concertation et votre rapporteur a entendu une quarantaine d'interlocuteurs (cf. annexe 1). Les propositions contenues dans le rapport sont animées d'un esprit constructif. Elles s'articulent de manière complémentaire avec les propositions du rapport pour avis adopté par la Commission des Finances. Le travail du rapporteur s'est également appuyé sur les travaux de notre excellent collègue M. Philippe Richert, qui à la demande du Premier Ministre, avait établi, en mai 1995, un rapport sur « *La surveillance de la qualité de l'air* ». Cette contribution fait autorité tant pour l'analyse de la situation actuelle que pour la pertinence et la qualité de ses propositions pour l'avenir et votre rapporteur y fera référence.

PREMIÈRE PARTIE

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. UN PROJET DE LOI QUI RÉPOND À UNE ATTENTE INCONTESTABLE DU GRAND PUBLIC

A. L'ÉTAT DE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE EN FRANCE

Un bilan circonstancié et complet sur la qualité de l'air en France et en Europe, a été établi par notre collègue Philippe Richert dans son rapport sur « la surveillance de la qualité de l'air ».

I. Rappel des mécanismes de pollution de l'atmosphère et de leurs effets

La composition de l'air est la résultante d'équilibres complexes entre des apports permanents de matière par des processus naturels ou anthropiques, et d'autre part l'élimination et le recyclage continu de cette matière par divers mécanismes (dépôts secs et humides de gaz et particules, transformations chimiques dans l'atmosphère, assimilation par la végétation, les océans, ...). Que le bilan de ce cycle soit perturbé -notamment sous l'effet de l'homme- et la composition de l'air s'en ressent, avec pour risques des effets indésirables sur la santé et l'environnement.

Les polluants atmosphériques émis par l'homme résultent d'un grand nombre d'activités : sources fixes de pollutions (chaudières et foyers de combustion, activités industrielles, domestiques, agricoles, ...) et sources mobiles (trafic routier mais aussi aérien, naval, ferroviaire...). **Le phénomène marquant de ces 20 dernières années -du moins pour ce qui concerne la France et les pays industrialisés- est la diminution constante des rejets des installations fixes, et la tendance à l'augmentation des rejets des sources mobiles, et tout particulièrement du trafic automobile.**

Parmi les polluants directement émis dans l'air (polluants primaires) on trouve des oxydes (oxydes de carbone, oxydes de soufre, oxydes d'azote), des composés organiques volatils (solvants, hydrocarbures, ...) des particules contenant des composés métalliques (plomb, mercure, cadmium,...) ou organiques. S'y ajoutent des « polluants secondaires » tels que l'ozone et autres polluants photochimiques, composés dont les rejets directs sont faibles, et qui se forment en basse atmosphère par transformation chimique des polluants primaires notamment sous l'action du rayonnement solaire. Les concentrations des polluants de l'atmosphère sont toujours très faibles, bien inférieures au millième de gramme par mètre cube d'air en général, mais suffisantes pour présenter des risques, notamment au voisinage des sources de rejets et surtout dans des conditions météorologiques particulièrement défavorables à la dispersion des polluants.

ÉMISSIONS ANNUELLES DE QUELQUES POLLUANTS PRIMAIRES EN FRANCE EN 1990

Polluants primaires	Principales sources anthropiques	Rejets (millions de tonnes/an)
Dioxyde de soufre (SO ²)	combustions,	1,13
	transports	0,17
Oxydes d'azote (NOX)	combustions,	0,4
	transports	1,2
Poussières, suies	combustions, Diesels	environ 0,35
Composés organiques volatils (COV-hors méthane CH)	solvants, pétrochimie,	0,9
	transports	1,3
Monoxyde de carbone (CO)	combustions,	3,4
	transports	7,6
Métaux (Pb, Mn, Cd, Hg, Ni, etc)	industries, combustions	environ 9.000 tonnes

Sources : rapport Souviron et CITEPA

Le développement de nos activités depuis l'ère industrielle génère des rejets de plus en plus importants (supérieurs aux sources naturelles pour certains composés) qui posent le problème en des termes nouveaux et sans précédents. De fait, si jusqu'aux années 1970, la pollution atmosphérique était surtout perçue comme un problème circonscrit aux milieux urbains ou industrialisés, il est désormais bien établi que nos activités se répercutent également sur la composition de l'air à plus longue distance : à l'échelle régionale ainsi qu'à l'échelle du globe.

a) *Pollution atmosphérique à l'échelle locale*

L'échelle locale caractérise les problèmes de pollution que l'on rencontre au voisinage des sources de rejets : foyers industriels de combustion, axes de circulation et pratiques individuelles diverses par exemple les chauffages individuels au charbon ou encore l'incinération sauvage de déchets. Ces sources sont à l'origine de pollutions primaires voire de nuisances olfactives. Ces pollutions locales sont génératrices d'expositions très différentes : pollution de proximité au voisinage immédiat des sources ou pollution urbaine de fond à ne pas négliger notamment lors de conditions météorologiques particulières conduisant à la formation de dômes urbains de pollution.

b) *Pollution atmosphérique à l'échelle régionale*

La pollution de l'air n'est plus seulement circonscrite aux grandes métropoles ; une caractéristique importante des problèmes rencontrés de nos jours est la complexité de la pollution atmosphérique, notamment sous ses formes acides et oxydantes :

- la pollution acide résulte principalement des oxydes de soufre et d'azote, et de leur transformation dans l'atmosphère en acides sulfurique et nitrique. Ces polluants se déposent progressivement sous forme de retombées sèches et humides (pluies acides) qui peuvent excéder des seuils réputés nocifs (charges critiques) pour les écosystèmes. Depuis les années 1970, de nombreux massifs forestiers européens sont touchés par des troubles liés aux précipitations acides, la région des Vosges étant en France plus particulièrement concernée.

- la pollution photochimique recouvre un mélange complexe de polluants formés chimiquement dans l'air que l'on respire, sous l'effet des ultraviolets solaires, à partir de précurseurs émis par des sources fixes ou mobiles (oxydes d'azote, composés organiques volatils, monoxyde de carbone). Le principal indicateur photochimique est l'ozone. La pollution photochimique touche de préférence les zones rurales mais peut aussi concerner des agglomérations étendues ou fortement émettrices de précurseurs, principalement en été (c'est notamment le cas en France, du pourtour méditerranéen au nord-est).

c) *Pollution atmosphérique à l'échelle planétaire*

L'atmosphère planétaire n'est pas non plus épargnée. Il est bien établi que la diminution tendancielle de la couche d'ozone stratosphérique et ses déficits saisonniers plus marqués aux pôles sont associés aux émissions anthropiques de chlorofluorocarbures. De même, l'augmentation sous l'action de l'homme des concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère (gaz carbonique, méthane, oxyde nitreux, ozone troposphérique, ...) fait peser le risque de moins en moins contesté de modifications climatiques indésirables.

2. Bilan de la qualité de l'air en France et en Europe

Un bilan de la qualité de l'air en France et en Europe au regard des polluants classiques a pu être établi dans la plupart des associations régionales et organismes équivalents des pays européens.

a) En France

La réduction de la pollution par les polluants primaires (dioxyde de soufre - SO², monoxyde de carbone - CO et plomb) est incontestable. En revanche, l'évolution des teneurs des polluants secondaires tels que les oxydes d'azote et l'ozone est assurément moins claire en raison principalement du manque de recul dans la mesure de ces substances et également de l'impact déterminant des conditions météorologiques. L'absence de mesures, tant des substances toxiques (composés aromatiques, hydrocarbures aromatiques polycycliques, hydrocarbures chlorés, aldéhydes, cadmium, etc.) que des composés organiques primaires à l'origine de la pollution photochimique, ne permet malheureusement pas de statuer sur l'évolution de leurs concentrations.

Sauf cas particulier, la majorité des sites surveillés respecte les valeurs limites des directives de l'Union Européenne (dioxyde de soufre et particules, oxydes d'azote, plomb et ozone). Il convient cependant de noter que, depuis huit années consécutives, les conditions atmosphériques hivernales sont relativement douces et heureusement peu propices au développement d'épisodes de pointes de pollution.

Cependant, un tiers des sites de mesure des particules fines (fumées noires) enregistrent des moyennes journalières de pointe supérieures à la valeur guide fixée par l'Union européenne. **L'expansion du diesel contribue au maintien d'une pollution par les particules fines. En 1993, 45 % des voitures particulières nouvellement immatriculées en France sont à motorisation diesel.**

Enfin, les teneurs en plomb (Pb) dans l'air des villes poursuivent leur chute en raison, notamment, de la consommation croissante d'essence sans plomb (en juin 1994, les ventes d'essence sans plomb représentaient 48 % des ventes totales d'essence). **Si la quasi-totalité des sites exposés à la pollution automobile respecte, en 1993, les valeurs recommandées par l'OMS pour le plomb, en revanche 50 % des sites proches d'émetteurs industriels rejetant ce polluant ne les respectent pas.**

En revanche, aucune tendance générale claire ni à la hausse ni à la baisse, ne se dégage sur les données issues des stations de surveillance des oxydes d'azote. A noter qu'en matière de rejets, les émissions d'oxydes d'azote (Nox), après une hausse jusqu'en 1986 enregistrent une décroissance notable (7 % entre 1991 et 1993) en raison notamment de la diminution des émissions industrielles. En revanche, depuis 1990 et malgré la pénétration récente et progressive des catalyseurs destinés à réduire les émissions des voitures particulières à essence, les émissions de Nox issues du trafic restent, globalement, relativement constantes (après une hausse de 23 % entre 1980 et 1989). Malgré une baisse des immatriculations des véhicules neufs, la croissance du parc automobile se poursuit et les véhicules âgés tendent donc à être maintenus en circulation. Or, des études ont montré qu'une part importante des émissions de polluants automobiles provient de véhicules anciens. **Environ, 15 % des sites de mesure du dioxyde d'azote ne respectent pas, en 1993, les valeurs-seuils recommandées par l'Union européenne et l'OMS.**

Il n'est malheureusement pas possible de mettre en évidence une évolution claire des concentrations d'ozone (O₃) troposphérique. En effet, le dispositif de surveillance de ce constituant, relativement limité jusqu'à présent, est en cours, de redéploiement et d'extension mais sur le court terme les dépassements des valeurs recommandées pour l'ozone par l'Union européenne et l'OMS sont nombreux dans certaines zones urbaines et périurbaines.

b) Comparaisons européennes

L'association de surveillance de l'Ile de France, AIRPARIF a établi une comparaison des niveaux de pollution observés entre 1990 et 1992 dans 28 villes d'Europe et concernant quatre polluants : le dioxyde de soufre (SO₂), les poussières, le dioxyde d'azote (NO₂) et l'ozone (O₂). Malgré les difficultés rencontrées pour l'interprétation des résultats (incertitudes sur la représentativité des sites et sur le mode de calcul de certaines grandeurs), les grandes lignes dégagées par AIRPARIF sont reprises ci-après :

- en ce qui concerne le dioxyde de soufre, les niveaux annuels de l'agglomération parisienne sont plutôt faibles. Des villes comme Leipzig ou Prague présentent des moyennes 4 à 6 fois plus fortes. La situation de Paris est équivalente à celle de Londres ou Barcelone ;

- en ce qui concerne les poussières, les niveaux annuels de poussières sont plutôt moyens à Paris, en comparaison des autres villes européennes. Prague et Athènes ont des moyennes 2 à 3 fois plus fortes. Les niveaux de

Paris sont équivalents à ceux de Francfort ou Zurich et supérieurs à ceux de Londres ;

- en ce qui concerne le dioxyde d'azote (NO), l'agglomération parisienne fait partie des 10 villes où les niveaux annuels sont les plus forts (sur 28) avec $70\mu\text{g}/\text{m}^3$. Les villes les plus exposées sont Milan ($143\mu\text{g}/\text{m}^3$) et Athènes ($120\mu\text{g}/\text{m}^3$) ;

- en ce qui concerne l'ozone (O₃), les niveaux annuels d'ozone à Paris sont parmi les plus faibles avec Londres ($22\mu\text{g}/\text{m}^3$). Athènes est très nettement la ville la plus exposée avec une moyenne annuelle de $80\mu\text{g}/\text{m}^3$ (4 fois Paris). Les maxima horaires montrent par contre des situations fortes à Paris, Berlin, Barcelone et Athènes. Les villes de Grande-Bretagne sont moins exposées.

B. LES PRÉOCCUPATIONS DE LA POPULATION FRANÇAISE : LES IMPLICATIONS DE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE AU REGARD DE LA SANTÉ PUBLIQUE

1. La dimension sanitaire du phénomène de la pollution atmosphérique

La dimension sanitaire de la pollution atmosphérique ne peut être contestée car cette dernière a un retentissement sur la santé des personnes.

Les travaux du professeur William Dab, épidémiologiste et professeur à l'École nationale de santé publique sont éclairants à cet égard.

● L'air constitue le premier des éléments nécessaires à la vie et celui que nous consommons le plus : 14 kg d'air en moyenne transitent chaque jour par nos poumons, alors que nous n'absorbons dans le même temps qu'environ 1,5 kg de nourriture et 2 kg d'eau. L'atmosphère joue, en outre, un rôle majeur pour le maintien des conditions de vie en filtrant notamment le rayonnement solaire ultraviolet et en piégeant une part de la chaleur rayonnée par les sols.

● L'importance épidémiologique est liée au caractère universel de la pollution atmosphérique. En soi la pollution de l'air ne constitue pas un problème majeur de santé publique et d'autres maladies sont beaucoup plus importantes, mais tout être humain est obligé de respirer et 100 % de la population est exposée à la pollution atmosphérique sans qu'il soit possible, en urgence « d'interrompre la distribution d'air » alors qu'on peut le faire en cas d'eau contaminée. De plus, compte tenu des études menées sur le sujet, il n'existe pas de seuil au-

dessous duquel la population serait protégée. Le risque diminue mais il ne sera jamais nul, et il n'est pas identique pour tous : certaines catégories de personnes sont plus réceptives que d'autres (enfants, personnes âgées...).

● Il ne faut pas négliger l'importance du critère d'exposition à la pollution atmosphérique. Derrière les concentrations annuelles de polluants se cache une grande disparité individuelle d'exposition, une grande hétérogénéité spatiale et une grande hétérogénéité temporelle, et il y a une variable clé en médecine qui n'est pas prise en compte dans les dispositifs de surveillance actuellement : c'est la durée de l'exposition. **Les deux paramètres clé d'une exposition environnementale chez l'homme sont la teneur en polluants dans l'atmosphère et la durée pendant laquelle l'individu est exposé à ces polluants.** Ce paramètre lié à la durée de l'exposition n'a pas été pris en compte, par exemple lors de la grève des transports publics en décembre 1995 : les chiffres publiés sur les émissions de polluants n'étaient pas particulièrement alarmants, mais la population -du fait de la durée des transports et des efforts physiques accomplis- y a été exposée dans des conditions très inhabituelles.

2. Les effets de la pollution atmosphérique sur la santé publique

La pollution atmosphérique constitue un phénomène très complexe à appréhender étant donné le nombre de polluants qui entrent en jeu et il est difficile de mettre en évidence des corrélations scientifiquement démontrées en matière de santé publique.

En France, l'étude ERPURS (Évaluation des Risques de la Pollution urbaine pour la Santé), publiée en 1994, a été menée par l'Observatoire régional de la Santé d'Ile-de-France avec le soutien de la région. Elle a permis de mieux cerner les liens à court terme entre la santé et la pollution atmosphérique urbaine. En 1996, deux études épidémiologiques ont été réalisées à Lyon et dans l'agglomération parisienne afin d'estimer l'impact de santé publique à court terme sur les mortalités respiratoire et cardio-vasculaire de la pollution atmosphérique de type acide particulaire. Sur la base de ces études, on peut raisonnablement faire état des éléments suivants.

a) Effets à long terme

En ce qui concerne les effets à long terme qui peuvent se traduire par des maladies comme la bronchite chronique, l'emphysème, le cancer, l'asthme chronique, **il est difficile d'établir une corrélation précise entre le risque des différents polluants et l'apparition de ces pathologies.** Par ailleurs, les particules émises sont suspectées d'être cancérogènes : **la démonstration de causalité n'est pas faite chez l'homme.** Elle sera très difficile à établir puisque les temps de latence entre l'exposition et la survenue de la maladie sont de 15 à 20 ans.

b) Effets à court terme

- A court terme, on peut observer une sensibilité accrue aux infections qui peut conduire à des rhino-pharyngites, des bronchites, des angines, des infections pulmonaires et une irritation des voies respiratoires et, notamment, de l'arbre bronchique.

Cette hyperactivité bronchique entraîne des crises d'asthme plus nombreuses et plus graves. En France, 2,5 millions de personnes sont concernées. Sa prévalence et sa gravité augmentent (fréquence multipliée par deux en dix ans) et les sujets touchés sont de plus en plus jeunes.

Parmi les très nombreuses substances contenues dans les gaz d'échappement, plusieurs peuvent avoir un effet irritant et inflammatoire sur l'appareil respiratoire. Les polluants les plus préoccupants pour la santé sont les **oxydes d'azote (Nox)** et l'**ozone** qui atteignent régulièrement surtout durant l'été, des pics de pollution durant lesquels les seuils admissibles sont dépassés, ainsi que les particules inhalables. Leurs effets sont résumés dans le tableau ci-contre :

	Les oxydes d'azotes (NOX)	L'ozone (O3)	Les particules en suspension (PS)
ORIGINE	<p>Ils proviennent surtout des véhicules (environ 75 %) et des installations de combustion (centrales énergétiques...). Le pot catalytique permet une diminution des émissions de chaque véhicule. Néanmoins, les concentrations dans l'air ne diminuent guère, compte tenu de l'âge et de l'augmentation forte du parc et du trafic automobiles</p>	<p>L'ozone résulte de la transformation photochimique de certains polluants dans l'atmosphère (NOX et COV) en présence de rayonnement ultraviolet solaire. Les pointes de pollution sont de plus en plus fréquentes, notamment en zone urbaine et périurbaine.</p>	<p>Elles constituent un complexe de substances organiques ou minérales. Elles peuvent être d'origine naturelle (volcans) ou anthropique (combustion industrielle ou de chauffage, incinération, véhicules). On distingue les particules « fines » provenant des fumées des moteurs « diesel » ou de vapeurs industrielles recondensées et les « grosses » particules provenant des chaussées ou d'effluents industriels (combustion et procédés).</p>
POLLUTION	<p>Les NOX interviennent dans le processus de formation d'ozone dans la basse atmosphère. Ils contribuent également au phénomène des pluies acides.</p>	<p>L'ozone participe principalement à la pollution dite « photo-oxydante » et contribue également aux pluies acides, ainsi qu'à l'effet de serre.</p>	<p>Les particules les plus fines peuvent transporter des composés toxiques dans les voies respiratoires inférieures (sulfates, métaux lourds, hydrocarbures...).</p>
EFFETS SUR LA SANTÉ	<p>Le NO² pénètre dans les plus fines ramifications des voies respiratoires.</p> <p>Il peut, dès 200 µg/m³, entraîner une altération de la fonction respiratoire et une hyper-réactivité bronchique chez l'asthmatique et, chez les enfants, augmenter la sensibilité des bronches aux infections microbiennes.</p>	<p>C'est un gaz agressif qui pénètre facilement jusqu'aux voies respiratoires les plus fines. Il provoque, dès une exposition prolongée de 150 à 200 µg/m³ des irritations oculaires, de la toux et une altération pulmonaire, surtout chez les enfants et les asthmatiques. Les effets sont majorés par l'exercice physique et sont variables selon les individus.</p>	<p>Les plus grosses sont retenues par les voies aériennes supérieures. Les plus fines, à des concentrations relativement basses, peuvent surtout chez l'enfant, irriter les voies respiratoires ou altérer la fonction respiratoire.</p>

● Les études épidémiologiques menées à Lyon (410.000 habitants) et Paris, ainsi que les trois départements limitrophes (6.140.512 habitants), mettent en avant que, parmi l'ensemble des relations étudiées, c'est entre l'indicateur de dioxyde de soufre (So₂) et l'indicateur de particules que les associations, avec la mortalité prématurée au titre des maladies cardiovasculaires ou des affections respiratoires, ont été statistiquement le plus significatives. Compte tenu des populations concernées, la fréquence du risque demeure faible, mais cette constatation ne dispense pas les pouvoirs publics d'une politique courageuse de lutte contre la pollution atmosphérique.

Pour conclure, il ne faut pas oublier qu'il n'y a pas de risque sanitaire nul. La difficulté consiste donc à fixer un niveau **socialement acceptable** de ce risque sanitaire, compte tenu de coûts économiques attendus.

II. UN PROJET DE LOI INCITATIF

A. UN PROJET DE LOI QUI RENFORCE LE CADRE DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE

1. L'extension du dispositif législatif en vigueur

a) *Rappel des textes existants*

• Trois textes législatifs constituent le fondement du dispositif réglementaire de lutte contre la pollution atmosphérique et de l'utilisation rationnelle de l'énergie. Il s'agit de :

- la loi n° 48-400 du 10 mars 1948 sur l'utilisation de l'énergie ;

- la loi n° 61-642 du 2 août 1961 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique et les odeurs ;

- la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.

• Le droit français s'appuie, en outre, sur des directives communautaires.

En ce qui concerne la réglementation en matière de qualité de l'air, les directives européennes sont : la directive « SO²/poussières » première en date, qui remonte à 1980 (directive 80/779/CEE) et a été modifiée en 1989 (directive 89/427/CEE) ; la directive « plomb » adoptée en 1982 (directive 82/884/CEE) ; la directive « dioxyde d'azote » adoptée en 1985 (directive 85/203/CEE) et la directive « ozone » qui date de 1992 (directive 92/72/CEE).

Les trois premiers textes ont été transposés en droit français par différentes circulaires ministérielles. Cette transposition a été renforcée par le décret du 25 octobre 1991 relatif à la qualité de l'air (décret n° 91-1122 modifiant le décret n° 74-415 du 13 mai 1974 relatif au contrôle des émissions polluantes dans l'atmosphère). Le décret n° 96-335 du 18 avril 1996 relatif à

la qualité de l'air, modifiant le décret n° 74-415 du 13 mai 1974, a transposé en droit français la directive « ozone » ;

- en ce qui concerne la réglementation des « installations fixes », il s'agit de la directive « grandes installations de combustion » du 24 novembre 1988, des directives « Incinération des Ordures ménagères » des 8 et 20 juin 1989, de la directive « Incinération des déchets dangereux » du 16 décembre 1994 et de la directive « COV - stockage de l'essence/distribution des terminaux aux stations services » du 20 décembre 1994 ;

- en ce qui concerne les émissions de substances polluantes par les véhicules, les directives européennes sont la directive consolidée 91/441/CEE du 26 juin 1991, renforcée par la directive 94/12/CEE du 23 mars 1994 (valeurs limites des véhicules particuliers), la directive 93/59/CEE du 28 juin 1993 (valeurs limites des véhicules utilitaires légers) et la directive 91/542/CEE du 1er octobre 1991 (poids lourds).

b) L'apport du projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

● Le projet de loi ne modifie pas la loi du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement. Cette loi, qui a été régulièrement adaptée, ne sera pas modifiée, d'autant qu'il importe que les dispositions appliquées aux installations soumises au régime de la loi du 19 juillet 1976 soient relativement stables. Les établissements relevant de cette loi continueront donc à être régis par ses dispositions, qui permettent de lutter efficacement contre les pollutions industrielles. En outre, dans le double souci d'une simplification administrative conforme aux orientations du plan triennal pour la réforme de l'État et d'un refus d'accroître les contraintes des entreprises, le projet de loi ne crée pas de nouveau dispositif d'autorisation.

● Le projet de loi élargit le champ d'application et les possibilités d'action prévus par la loi du 2 août 1961 relative à la lutte contre les pollutions atmosphériques et les odeurs. L'article 2 du projet de loi détaille ce qu'il faut entendre par pollution « atmosphérique » en insistant sur l'interdépendance des facteurs de pollution, et y intègre les émissions de substances précurseurs de l'ozone troposphérique, les substances de nature à appauvrir la couche d'ozone stratosphérique, et les substances dites « gaz à

effet de serre » qui participent au réchauffement de la planète et contribuent donc aux changements climatiques que ce dernier entraîne.

De plus, le projet de loi intègre tout en les actualisant les dispositions relatives à l'utilisation rationnelle de l'énergie qui figurent dans la loi n° 48-400 du 10 mars 1948 sur l'utilisation de l'énergie.

- Un cadre juridique pour la transposition de la **future directive-cadre** d'évaluation et de gestion de la qualité de l'air est mis en place. Le Conseil européen a adopté le 22 juin 1995, sous présidence française, une position commune sur un projet de directive cadre d'évaluation et de gestion de la qualité de l'air. Ce projet de directive vise la préservation, à la protection et à l'amélioration de la qualité de l'environnement et à la protection de la santé des personnes. Le cadre de la surveillance de la qualité de l'air ambiant est redéfini en établissant des principes à mettre en oeuvre pour fixer des objectifs concernant la qualité de l'air ambiant au sein de l'Union, évaluer la qualité de l'air d'une manière uniforme, permettre au public d'être informé sur la pollution atmosphérique, et maintenir ou améliorer la qualité de l'air ambiant.

Le projet de directive amorce une refonte de l'ensemble des directives européennes existantes sur la qualité de l'air ambiant, et correspond à un mode d'emploi des futures directives, appelées directives « filles », à prendre pour chacun des polluants visés, dans la mesure où elle définit l'ensemble des éléments que devront contenir ces directives. Il prévoit deux sortes d'objectifs à atteindre en ce qui concerne la qualité de l'air ambiant pour chacun des polluants à suivre, à savoir : **des valeurs limites** (concentrations fixées dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs pour la santé humaine et l'environnement, **à atteindre dans un délai donné**, et à ne pas dépasser une fois atteintes), et, si nécessaire, **le seuil d'alerte** (concentrations au-delà desquelles une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine, déclenchant **l'obligation d'informer la population**).

En ce qui concerne les zones à surveiller, le projet de directive propose qu'une évaluation préliminaire de la qualité de l'air soit effectuée sur l'ensemble du territoire de chaque Etat-membre. Il rend obligatoires les mesures de pollution atmosphérique sur l'ensemble des agglomérations de plus de 250.000 habitants et sur l'ensemble des zones susceptibles de dépasser les valeurs limites, ainsi que l'évaluation régulière de la qualité de l'air, par une combinaison possible des mesures et de la modélisation sur un ensemble de zones à définir pour chacun des polluants, là où les niveaux de pollution sont élevés sans atteindre toutefois les valeurs limites.

Dans les zones où les niveaux dépassent les valeurs limites, le projet de directive impose l'élaboration et la mise en oeuvre de plans locaux, contenant notamment des mesures de réduction des émissions. En cas de dépassement des seuils d'alerte, il prévoit la mise en place de l'ensemble des mesures nécessaires à l'information de la population, et des actions de contrôle et, si nécessaire, de mesures de suspension des activités concourant au dépassement des seuils, y compris le trafic automobile.

En ce qui concerne le calendrier de mise en oeuvre, le projet de directive cadre impose à la Commission européenne de proposer des directives « filles » :

- pour les polluants actuellement visés (anhydride sulfureux, dioxyde d'azote, particules fines telles que les suies, particules en suspension et plomb), avant le 31 décembre 1996 ;

- pour l'ozone, avant mars 1998 ;

- pour d'autres polluants (benzène, hydrocarbures polycycliques aromatiques, monoxyde de carbone, cadmium, arsenic, nickel et mercure), avant le 31 décembre 1999.

2. La généralisation du dispositif de surveillance de la qualité de l'air

a) État des lieux du dispositif existant

Le rapport de M. Philippe Richert, rendu à la fin de 1994, a constitué une contribution décisive pour l'appréhension dans sa globalité de la question de la surveillance de la qualité de l'air.

● Au niveau national

Le ministère de l'environnement est en premier lieu chargé de la mise en oeuvre de la politique nationale de prévention de la pollution de l'air et de surveillance de la qualité de l'air. Il assure une part importante du financement des associations de surveillance de la qualité de l'air à travers le comité de gestion de la taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique. Il exerce la tutelle de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME).

- L'ADEME, pour répondre à sa mission de prévention et de lutte contre la pollution de l'air, définie par le décret n° 91-732 du 26 juillet 1991 relatif à l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie, et du fait des anciennes activités de l'ex-Agence de la Qualité de l'air (AQA), participe au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air pour les aspects

financiers, techniques et scientifiques. Sur le plan financier, l'ADEME assure la gestion technique du produit de la Taxe Parafiscale sur la Pollution Atmosphérique. L'ADEME participe également aux travaux de normalisation à l'échelle française (AFNOR) européenne et au niveau international (ISO).

- Afin d'apporter une assistance aux réseaux de mesure, notamment dans le domaine de la métrologie, le ministère de l'Environnement et l'ADEME ont mis en place, en 1991, le Laboratoire Central de Surveillance de la Qualité de l'Air (LCSQA). Cette structure, qui regroupe les compétences du Laboratoire National d'Essais (LNE), de l'École des Mines de Douai et de l'Institut National de l'Environnement et des Risques (INERIS), a donc pour objectif premier l'amélioration de la qualité des mesures, notamment en France des actions suivantes : définition et maintien d'une chaîne de référence par polluant, évaluation des préleveurs et analyseurs de gaz et de poussières et de différents systèmes d'étalonnage des analyseurs et veille technologique (tests de nouvelles techniques de mesure). Son rôle est également d'améliorer la qualité du dispositif de surveillance dans son ensemble, notamment en étudiant l'implantation actuelle des sites de mesure afin de pouvoir définir des critères d'implantation correspondant à chaque mode de suivi de la pollution (pollution de proximité, exposition moyenne, pollution de fond, ...).

● **Au niveau local, la délégation de missions de services publics à des associations privées.**

- Dans les années 1970, selon le souhait du ministère de l'environnement et pilotées par les Directions régionales d'industrie, de la Recherche et de l'Environnement, se sont mises en place des associations regroupant l'ensemble des partenaires locaux impliqués dans la gestion de la qualité de l'air : des collectivités locales, des industriels, des administrations, des associations de protection de l'environnement et des personnalités qualifiées.

Aujourd'hui, le dispositif français de surveillance comporte trente associations de surveillance de la qualité de l'air agréées par le Ministre chargé de l'environnement dans le cadre du décret n° 74-415 du 13 mai 1974, modifié le 25 octobre 1991, relatif au contrôle des émissions polluantes dans l'atmosphère. Ce décret précise certains critères que doivent remplir ces organismes gérant les stations de mesure, et notamment leur indépendance ainsi que l'utilisation de techniques de mesure appropriées. De plus, ces associations sont agréées dans le cadre du décret n° 90-389 du 11 mai 1990 instituant une taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique. Cet agrément leur permet de bénéficier des financements issus de la dite taxe. L'arrêté du 29 avril 1993 fixe la liste des 29 associations agréées.

Ces associations de surveillance de la qualité de l'air sont des structures de type association loi de 1901 dont les missions premières sont : la gestion technique de dispositifs de mesure et de traitement de données de pollution de l'air et la diffusion des informations recueillies.

Lorsque cela est nécessaire, en cas de risque de pointe de pollution au-delà des valeurs mentionnées par le décret n° 74-415 du 13 mai 1974 modifié, ces associations de surveillance sont les supports techniques des dispositifs de réduction temporaire des émissions en cas de pointe de pollution atmosphérique mis en place dans différentes agglomérations sous l'autorité du préfet, dans le cadre de ce décret.

Selon le rapport « Richert », près de 50 % des associations ont entre 15 et 20 ans d'existence. Les plus anciennes ont été créées pour mieux connaître et prévenir la pollution industrielle (Fos/Berre en 1972, Rouen/ Le Havre en 1973/74 par exemple). Par la suite les autres bassins industriels et grandes agglomérations, se sont dotés de telles structures, principalement

autour de 1980. Une seconde vague de créations a eu lieu depuis 8 ans (1986) : elles représentent 30 % de l'ensemble du dispositif français.

En 1994, ces associations surveillaient 28 agglomérations de plus de 100.000 habitants, dont 6 de plus de 500.000 habitants. Toutefois, si le principe de constitution est commun à toutes, leur contexte d'existence, leur taille et leur rayonnement sont souvent bien différents. De plus, **plusieurs agglomérations et régions françaises importantes restent à équiper.**

- Le financement de ces réseaux de surveillance repose sur des mécanismes originaux.

La structure multipartite des associations de surveillance se retrouve dans leur financement, qui est assuré par trois partenaires essentiels : les collectivités locales, les industriels locaux et l'État. La participation de l'État au soutien de la surveillance est réalisée soit sous la forme de financements divers, à travers les contrats de Plan Etat-Région, soit, principalement, par la taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique. La taxe parafiscale est un produit financier établi pour une durée de 5 ans et basée aux 2/3 sur les émissions de SO₂. Elle a été créée en 1985 et reconduite une première fois en 1990 avec certaines modifications. Elle est reconduite et élargie une deuxième fois jusqu'au 31 décembre 1999, par le décret n° 95-515 du 3 mai 1995 instituant une taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique.

Sur la période 1991-1995, les industriels auront versé 843 millions de francs au titre de la TPPA, sur un total dû de 863 millions de francs.

La taxe a permis de financer : la surveillance de la qualité de l'air à hauteur de 303 millions de francs soit en moyenne 60,6 millions de francs par an, le développement des techniques antipollution à hauteur de 122 millions de francs, l'équipement des industriels et la recherche.

Les cotisations versées par les industriels aux associations de surveillance sont déductibles du montant de la taxe parafiscale qu'ils versent pour les rejets atmosphériques de leurs installations.

Les principales innovations apportées au dispositif pour les années 1996-1999 sont les suivantes : relèvement à 180 francs/t de la taxation des composés soufrés et azotés et de l'acide chlorhydrique, taxation effective des composés organiques volatils au même taux, fixation à 60 % du produit brut de la taxe de la part consacrée aux aides à l'équipement antipollution des industriels assujettis.

b. *La généralisation des réseaux de surveillance de la qualité et la concrétisation du droit à l'information pour chaque citoyen*

● **L'extension des réseaux de surveillance (art. 3)**

Le projet de loi affirme le principe de la responsabilité de l'État en matière de surveillance de la qualité de l'air. L'État pourra toutefois déléguer cette responsabilité à des organismes agréés, créés dans chaque région, et chargés également de l'information du public. Les associations existantes de gestion des réseaux de surveillance de la qualité de l'air s'inscrivent dans ce cadre, qui ne fait que formaliser leurs relations avec l'État. Le projet de loi affirme le caractère quadripartite des organismes agréés, en rendant nécessaire la présence d'associations agréées de protection de l'environnement.

Sur la base du rapport de notre collègue, M. Philippe Richert, le projet de loi prévoit l'extension progressive de la surveillance de la qualité de l'air à l'ensemble du territoire, pour le 1er janvier 2000, selon des dispositions précisées par décret (adaptation de la couverture à la zone surveillée, notamment). Une telle extension de la surveillance de la qualité de l'air sera créatrice d'emplois et permettra d'affiner la connaissance scientifique des phénomènes. Aujourd'hui, en France quatre agglomérations de plus de 250.000 habitants sur 17, et 22 de plus de 100.000 habitants sur 41, ne disposent pas encore de dispositif de surveillance. Elles devront être couvertes en priorité, avant le 1er janvier 1997 pour celles de plus de 250.000 habitants, et avant le 1er janvier 1998 pour celles de plus de 100.000 habitants. Si, à l'expiration de ces délais, aucun organisme de surveillance n'a été agréé, l'État, à travers les préfets, devra organiser la surveillance de la qualité de l'air. Ces dispositions sont plus contraignantes que celles de la directive-cadre communautaire, dont le contenu a été présenté plus haut. La liste des substances surveillées sera fixée par décret. Treize substances seront, dans un premier temps, visées, comme le prévoit la directive-cadre européenne.

● **L'engagement financier de l'État**

Le principe général qui a prévalu jusqu'à présent, veut que les organismes de surveillance soient financés de manière équilibrée, par l'État (taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique), par les collectivités locales, et par les grandes industries, qui peuvent déduire cette participation de leur part de taxe.

Des moyens financiers seront nécessaires pour couvrir le fonctionnement, le développement de la surveillance là où elle n'existe pas, ainsi que le renouvellement régulier du matériel.

Sans remettre en cause la nécessité d'un financement multipartite, la contribution de l'État à la surveillance de la qualité de l'air sera renforcée de manière significative. Selon les informations fournies à votre rapporteur, un montant de 200 millions de francs devrait être dégagé en 1996 par un redéploiement budgétaire puis, les années suivantes, par un redéploiement de la taxe intérieure sur les produits pétroliers sur la base de 0,4 centime par litre, en application du principe du pollueur-payeur. Ces dispositions fiscales, qui concernent essentiellement les sources mobiles de pollution, s'ajoutent aux recettes provenant de la taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique, à laquelle sont soumises les industries polluantes et les grandes installations de combustion, soit de l'ordre de 270 millions de francs par an, dont 80 millions de francs environ sont consacrés à la surveillance de la qualité de l'air.

● **Le projet de loi pose le principe du droit à l'information sur la qualité de l'air, reconnu à toute personne sur l'ensemble du territoire (Art. 4).**

La responsabilité de l'information du public est une mission qui incombe donc à l'État, mais celui-ci peut la déléguer aux organismes agréés chargés de la surveillance de la qualité de l'air. En cas de forts épisodes de pollution, l'État sera bien entendu tenu de diffuser les informations nécessaires au public. Actuellement, aucune obligation de cette sorte n'est à sa charge. En complément de cette information régulière, l'État publiera chaque année un inventaire national des émissions de substances dans l'atmosphère et des consommations d'énergie, ainsi qu'un rapport de synthèse de l'état de la qualité de l'air. Ces documents seront rendus publics et transmis au Parlement.

B. UN PROJET DE LOI QUI VEUT « DONNER ENVIE DE FAIRE »

1. Des outils de planification déconcentrés auxquels participent les élus locaux

Le projet de loi propose de mettre en place, au niveau des régions et des agglomérations, trois sortes de plans pour organiser la lutte contre la

pollution atmosphérique. Les collectivités territoriales sont associées à l'élaboration et à l'adoption de ces documents.

- a) *Le plan régional pour la qualité de l'air : un outil de concertation pour prévenir et réduire en amont la pollution de l'air (Art. 6 -7 et 8)*

A l'instar des plans d'élimination des déchets et des schémas d'aménagement et de gestion des eaux, le plan régional pour la qualité de l'air sera un outil de planification, d'information et de concertation, afin de réduire la pollution à moyen et à long terme. Des objectifs de qualité de l'air plus ambitieux que ceux qui sont fixés au plan national peuvent figurer dans le plan régional pour la qualité de l'air, pour des raisons d'ordre local, agricole, touristique, etc.... Il va cependant de soi que les réglementations de niveau international s'imposent au plan régional pour la qualité de l'air, et à l'ensemble des acteurs associés à sa préparation. De ce fait, l'État est l'intermédiaire obligé entre l'Union européenne et toutes les autorités locales.

Le plan régional pour la qualité de l'air aura un objectif de concertation : si l'initiative en revient au préfet, représentant de l'État dans la région, il n'en reste pas moins que le comité régional de l'environnement institué par la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement sera associé à l'élaboration du plan. Après consultation du public et des collectivités territoriales concernées, puis après avis du conseil régional, le plan régional pour la qualité de l'air sera approuvé par le préfet de région.

- b) *Le plan de protection de l'atmosphère : un dispositif pour la prévention de la pollution et la gestion des « pics » de pollution (arts. 9-10-11 et 12)*

Le projet de loi impose la création par le préfet d'un plan de protection de l'atmosphère pour toute agglomération de plus de 250.000 habitants, ainsi que dans les zones où les concentrations en substances surveillées dépassent localement les valeurs limites de qualité de l'air. Le plan de protection de l'atmosphère sera soumis à enquête publique, avec un dossier d'enquête incluant les documents relatifs à l'état de la pollution de l'air dans la zone couverte et la liste des mesures prises pour y faire face, à la fois en situation normale et en situation de crise. Ce dispositif reprend, en déconcentrant la procédure d'élaboration, le dispositif existant des

zones de protection spéciale et des zones sensibles, tout en renforçant les pouvoirs du préfet.

Tant les sources fixes que les sources mobiles de pollution atmosphérique sont concernées. Un éventail de mesures est prévu : il permettra aux autorités chargées de l'exercice des pouvoirs de police, lorsque cela sera nécessaire, de réglementer le contrôle et l'utilisation de ces sources polluantes. Ces mesures pourront comporter pour les installations fixes, le renforcement des valeurs limites d'émission de certaines substances ; la limitation de la circulation dans certaines zones, aux véhicules peu polluants identifiés comme tels, à ceux des flottes captives, et aux véhicules utilitaires ; et pour certaines catégories d'objets mobiliers (les chaudières notamment), de combustibles et de carburants, des interdictions et des restrictions de commercialisation et d'utilisation.

Enfin, le projet de loi contient un dispositif renforcé, en matière d'intervention et de gestion de crise, en vue de faire face à un épisode de pollution atmosphérique intense, menaçant de se prolonger. Cette conception découle d'une démarche similaire à celle qui est utilisée pour faire face aux conséquences d'un accident industriel.

c) Le plan de déplacements urbains : un outil de concertation pour harmoniser les politiques de transports et l'utilisation de la voirie (Art. 14)

Le projet de loi précise et relance le concept de plan de déplacements urbains (PDU) institué par la LOTI (loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs) mais qui n'a jamais été mis en oeuvre. Le plan de déplacements urbains devient obligatoire pour toute agglomération de plus de 250.000 habitants. Il implique la nécessité de coordonner les politiques communales, afin de mieux faire face à la pollution atmosphérique, phénomène qui dépasse largement les limites des communes, gérant harmonieusement l'utilisation de la voirie et celle des différents modes de déplacement.

Le plan de déplacements urbains comportera des mesures concernant : le développement des transports collectifs et des modes de déplacement propres et économes (bicyclettes, itinéraires pour piétons...) ; l'optimisation de l'exploitation de la voirie, en matière de transport de personnes et de marchandises ;

L'élaboration de ce document repose sur une concertation entre les autorités concernées : l'autorité organisatrice des transports urbains, les

représentants de l'État, des collectivités territoriales, des usagers des transports et des associations de protection de l'environnement, afin de parvenir à un consensus sur la politique des déplacements en ville. Ce plan de déplacements urbains est mis à la disposition du public puis approuvé par l'autorité organisatrice des transports.

Pour compléter ce dispositif juridique, le projet de loi propose de modifier plusieurs dispositions du code de l'urbanisme afin que soient mieux prises en compte les exigences relatives à la lutte contre la pollution atmosphérique. Les articles modifiés sont ceux relatifs aux règles générales d'utilisation du sol, aux dispositions relatives aux schémas directeurs et aux plans d'occupation des sols.

2. Des dispositions pour encourager les industriels à mettre en place des technologies moins polluantes

Le projet de loi propose un certain nombre de mesures réglementaires afin de lutter contre les sources mobiles d'émission de substances polluantes qui sont aujourd'hui responsables à 80 % de la pollution atmosphérique. Les mesures proposées soulèvent des enjeux importants.

● Un enjeu industriel

Les mesures proposées notamment en matière fiscale ont un caractère très nettement incitatif. Elles vont donc peser à moyen terme sur les filières industrielles adoptées par les constructeurs automobiles. Les différents interlocuteurs entendus par votre rapporteur ont ainsi souligné l'importance des enjeux en cause. A tout le moins, il vaut veiller à la lisibilité des choix opérés et privilégier les solutions qui favorisent des transitions progressives, et éviter de les remettre en cause fréquemment. Il ne faut pas oublier les délais relativement longs de renouvellement des parcs automobiles, délais qui se sont d'ailleurs allongés du fait de la crise économique.

● Un enjeu économique

L'article 22 du projet de loi prévoit l'adoption d'un rapport sur la fiscalité des énergies fossiles. Cette dernière devra tenir compte de l'incidence de leur utilisation sur la compétitivité de l'économie, la sécurité des approvisionnements, mais également de leur impact sur l'environnement. Il

s'agit, en réalité, de faire évoluer la fiscalité des combustibles en fonction de leur « contribution négative » sur la qualité de l'air. Votre commission partage ce souhait tout en soulignant la nécessité de ne pas compromettre des équilibres économiques fragiles. Le secteur des transports en est un exemple pertinent. L'inversion d'une politique fiscale, ou tout du moins la remise à niveau des fiscalités pesant sur tel ou tel carburant ne pourra se faire que progressivement.

Le dispositif du projet de loi prévoit un renforcement de la réglementation en vigueur et un dispositif d'incitations fiscales

a) Un renforcement de la réglementation (art. 19, 20 et 21 du projet de loi)

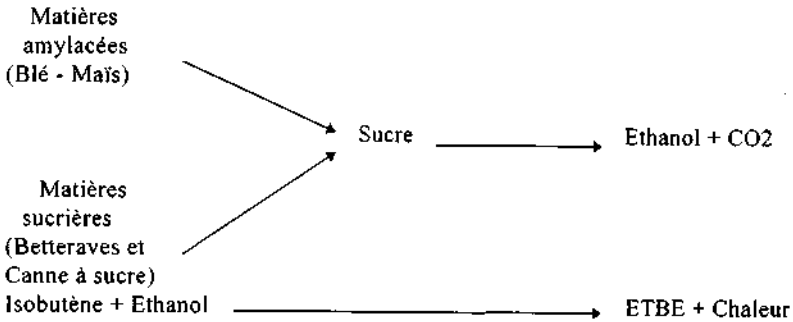
Les articles 19 à 21 du projet de loi confient au pouvoir réglementaire une très large délégation pour fixer des règles correspondant à un double objectif, à savoir la réduction de la consommation d'énergie et la limitation des sources d'émission de substances polluantes.

- Cette réglementation vise, à l'article 19, les sources mobiles ou diffuses de pollution, telles que les appareils, produits, combustibles et carburants ainsi qu'à l'article 20 du projet les appareils consommateurs d'énergie.

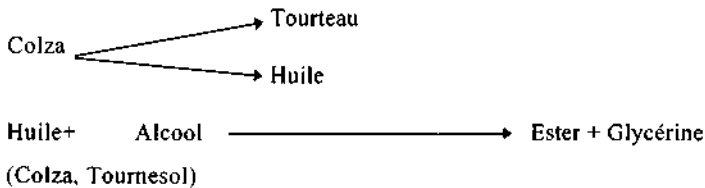
- L'article 19 fixe pour l'ensemble des carburants et combustibles liquides une obligation d'incorporation d'un taux minimal d'oxygène avant le 1er janvier 2000.

L'introduction d'oxygène, dans les carburants, peut s'effectuer de deux manières. Pour l'essence, cette opération a lieu soit par l'ajout direct d'alcools d'origine agricole (éthanol) ou industrielle (méthanol), soit par l'incorporation de leurs dérivés obtenus à partir d'isobutène (produit obtenu en raffinerie), le MTBE (Méthyl Tertio Butyl Ether) ou l'ETBE (Ethyl Tertio Butyl Ether). Pour le gazole, il s'agit essentiellement jusqu'à présent de l'ester méthylique de colza, produit chimique obtenu par la réaction du méthanol et d'une huile végétale extraite du colza.

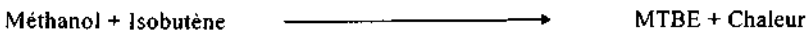
FILIERE ETHANOL - ETBE



FILIERE ESTERS METHYLIQUES



FILIERE MTBE



Cette proposition s'inspire d'exemples étrangers notamment en Suède, en Finlande et aux États-Unis où le Clean Air Act a été mis en place en 1970. Vers la fin des années 80, l'Agence américaine pour l'environnement (EPA) a constaté que les objectifs initiaux n'étaient pas atteints sur deux points : le monoxyde de carbone et l'ozone. Le Clean Air Act a donc été amendé en 1990. Depuis 1992, dans 39 zones où la teneur en monoxyde de carbone de l'air dépassaient les normes admissibles, l'essence doit contenir 2,7 % d'oxygène pendant les quatre mois d'hiver (15 % de MTBE ou 7,7 % d'éthanol). Les essences oxygénées ont été ainsi rendues obligatoires.

Il faut souligner que le Sénat a été en pointe dans ce domaine puisque, dès 1986, le groupe de travail « Ethanol » avait émis comme première proposition dans son rapport de « modifier la réglementation sur les carburants oxygénés »¹. Par la suite, plusieurs propositions de loi d'origine sénatoriale² ont prévu l'incorporation obligatoire de composés oxygénés, notamment la proposition de loi n° 404 - 1993/1994, présentée par votre rapporteur qui tendait à rendre obligatoire l'incorporation de composants oxygénés dans les carburants pétroliers.

- L'article 21 donne une base législative aux réglementations existantes concernant le secteur automobile. Cette réglementation technique des véhicules résulte pour l'essentiel des directives de Bruxelles.

L'article 21 prévoit également la possibilité de procéder à l'identification de certaines catégories de véhicules en fonction de leur impact sur la pollution atmosphérique.

b) Des incitations fiscales faites en faveur des véhicules et des carburants propres

- Le projet encourage la mise en circulation de véhicules électriques et de véhicules fonctionnant au gaz naturel (GNV) ou au gaz de pétrole liquéfié (GPL) -qui présentent des avantages indéniables au regard de la lutte contre les émissions de substances polluantes par les véhicules.

- Le gaz naturel pour véhicules est exempt de plomb, de composés soufrés et de particules. Il peut être stocké sous deux formes : comprimée ou liquéfiée. Le méthane, principal composant du gaz naturel est également le principal hydrocarbure imbrûlé issu du moteur à gaz naturel : or, contrairement aux autres hydrocarbures, le méthane n'est pas toxique. Ainsi l'utilisation de véhicules fonctionnant au GNV a un impact à la fois sur la pollution locale, en réduisant les émissions de CO₂, sur la pollution régionale en diminuant « l'effet smog » ainsi que sur la pollution planétaire en n'augmentant pas l'effet de serre. Dès 1960, on a compté plus de 35.000 véhicules en service utilisant le GNV dans le Sud-Ouest à la suite de la découverte du gisement de Lacq.

¹ Rapport d'information du Sénat n° 404 (1985/1986) sur la filière bioéthanol, fait au nom de la commission des affaires économiques, présentés par MM. Michel Souplet, Philippe François, Roland Grimaldi, Rémi Herment, Michel Rigou et Michel Sordel.

² Proposition de loi n° 509 (1991/1992) tendant à rendre obligatoire l'addition de 5 % de carburant d'origine agricole aux carburants pétroliers, présenté par M. Michel Souplet et plusieurs de ses collègues

Actuellement, le parc mondial de véhicules GNV est estimé à environ 900.000 unités dont 250.000 en Italie. Il nécessite bien sûr la création d'infrastructures particulières. Les dangers relatifs au transport et au stockage des carburants liquides dans les stations disparaissent puisque le gaz utilisé est celui du réseau de distribution. Ses caractéristiques font, qu'en cas d'échappement accidentel à l'air libre, il se disperse instantanément dans l'atmosphère, écartant ainsi tout danger d'inflammation ou d'explosion. Aux yeux de certains spécialistes, ce carburant de substitution est à la fois intéressant quant à la sécurité d'approvisionnement, efficace pour l'environnement et pratique d'usage.

- Le GPL, comme le précise M. Jean Besson dans son rapport pour avis¹ présenté au nom de la commission des Affaires économiques et du plan, « a des atouts en termes d'environnement et d'indépendance énergétique, puisqu'il est constitué à 50 % de butane, produit excédentaire, et à 50 % de propane, dont les trois quarts proviennent des raffineries françaises ». Ce produit est utilisé en France depuis 1932, comporte ni plomb, ni benzène et contient peu de soufre. Selon certains experts, il diminue les émissions de dioxyde de carbone de 15 % et ne rejette pas de particules. Il est utilisé dans l'industrie, par les particuliers (cuisine, briquet...) et est autorisé comme carburant depuis 1979.

70 % de ce GPL provient du raffinage et 30 % de la récupération sur les gisements de pétrole brut ou de gaz naturel lors de l'extraction. Après un premier lancement en 1980 en monocarburant, le législateur a autorisé en 1985 le procédé de la bicarburant (essence/GPL) : actuellement, les 4 millions de véhicules qui utilisent le GPL dans le monde fonctionnent en bicarburant. Environ 30.000 véhicules utilisent le GPL en France. Produit en petite quantité, le GPL a vu son coût de transport et de stockage s'accroître au cours des dernières années. En outre, le poids de la fiscalité sur le GPL a découragé la consommation de ce type de carburant. Ces raisons expliquent que son tonnage, en 1995, soit tombé à 26.000 tonnes, alors qu'il dépassait les 30.000 tonnes en 1994. La loi de finances pour 1996 a accordé une baisse d'un franc par litre de GPL. Votre commission avait, il convient de le rappeler, soutenu cette mesure introduite par l'Assemblée nationale.

- Les véhicules électriques. Le parc des véhicules électriques se composait en 1995 de 1.500 véhicules, dont 10 % de voitures, 10 % de deux roues, 20 % de véhicules utilitaires, 20 % de véhicules de transport en commun, et 5 % de poids lourds. Le parc électrique pourrait atteindre 10.000 véhicules en 1997 et 100.000 en l'an 2000. L'impact sur le bilan de la qualité de l'air pourrait être ainsi amélioré de 12 à 14 %. A ces gains atmosphériques, ce type de véhicules ajoute une absence de nuisances sonores.

Afin d'encourager le développement des véhicules électriques, l'État a accordé, depuis le 1er juillet 1995, une aide de 5.000 francs à tout acquéreur. De son côté, EDF apporte une aide supplémentaire de 10.000 francs aux constructeurs et importateurs de voitures particulières et de camionnettes électriques, qui est à répercuter sur le prix de vente.

Outre les aides à l'acquisition, l'ADEME et EDF proposent des actions d'accompagnement aux collectivités, pour favoriser la création de véritables pôles de véhicules électriques (La Rochelle et Paris ont développé une véritable politique d'achat de véhicules municipaux électriques). Des expériences sont également lancées à Marseille, Lyon, Toulouse, Douai, La Roche sur Yon, ... et des projets prévus à Bordeaux, Montbéliard, Montreuil).

¹ Rapport pour avis du Sénat n° 79, TOME IV session 1995/1996, présenté au nom de la commission des affaires économiques et du plan par M. Jean Besson

● **Les mesures fiscales proposées**

- *L'article 23* du projet de loi autorise un remboursement partiel de taxes en faveur des exploitants de transports publics de voyageurs utilisant des énergies peu polluantes. Ce remboursement porte sur la taxe intérieure de consommation pour le gaz naturel véhicules (GNV), et sur la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) pour le gaz de pétrole liquéfié.

- *L'article 24* du projet de loi propose une exonération de la taxe sur les véhicules de société (TVS) pour les véhicules électriques ainsi que ceux fonctionnant au GNV ou au GPL.

- *L'article 25* du projet de loi ouvre aux conseils généraux la possibilité d'exonérer de la vignette automobile les véhicules qui fonctionnent au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié.

- *L'article 26* du projet de loi reprend le même dispositif que l'article précédent en ce qui concerne les véhicules visés, pour ouvrir aux conseils régionaux la faculté d'exonérer lesdits véhicules de la taxe proportionnelle sur les certificats d'immatriculation.

- *L'article 27* du projet de loi étend le dispositif d'amortissement exceptionnel, dont seuls bénéficient les véhicules électriques, aux autres véhicules utilisant le gaz naturel véhicules ou le gaz de pétrole liquéfié.

III. UN PROJET DE LOI QUI SOUFFRE DE CERTAINS EXCÈS OU DE CERTAINES LACUNES

L'ambition assignée à une loi est d'être appliquée longtemps : il convient qu'elle ne soit ni abrogée, ni vidée de son contenu dans les années qui suivent sa publication. La rédaction d'un texte législatif doit s'efforcer d'éviter bon nombre d'obstacles afin de répondre à cette ambition. Force est de constater à la lecture du projet de loi que ce texte se heurte à des écueils plusieurs fois dénoncés par votre commission à l'occasion de l'examen de textes antérieurs portant sur le droit de l'environnement.

A. LES ÉCUEILS DU PROJET DE LOI

1. Le risque des formules déclaratives

Les deux caractéristiques essentielles de la loi prises dans son sens générique sont, selon la doctrine, la généralité et la force obligatoire¹.

Formulé à l'aube du XIX^e siècle, l'adage du grand Portalis « *les lois sont des volontés* » conserve son actualité et doit guider le législateur. Il faut se garder de céder à la tentation des formules incantatoires ou déclaratives qui, trop souvent, s'insèrent au début d'un texte de loi, alors même qu'elles devraient figurer dans le préambule du texte, voire dans son exposé des motifs. Tel est le reproche que certains commentateurs ont pu formuler à l'encontre de l'article premier du projet de loi qui dispose que « *chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé* ». Ce reproche ne vise pas le contenu du texte car nul ne saurait contester le bien fondé d'une pétition de principe aussi généreuse. Mais des réserves peuvent être marquées sur la portée juridique d'une telle affirmation et sur ses éventuelles implications contentieuses. Si on se réfère à la force obligatoire, la disposition qui crée ce nouveau droit est de valeur impérative. Tout citoyen peut alors se prévaloir de l'exercice de ce droit. Mais rien n'est dit sur les autorités qui seront responsables de la mise en oeuvre de ce principe ou chargées de veiller à sa juste application. Si, donc, ce droit venait un jour à être consacré par la jurisprudence, à l'encontre de qui serait-il invoqué ? Le maire, le président du conseil général ou régional, le préfet (donc l'État) ? Enfin, quelle

¹ Cf. J. Cl. Bécane et M. Couderc « *La loi* » - Dalloz - Paris 1994.

correspondance pénale assurer à ce principe pour en garantir le respect par tous ? Pourrait-on parler de non-assistance à personne en danger, voire de complicité d'empoisonnement en cas de troubles avérés de la santé liés à un phénomène de pollution atmosphérique, comme certains commentateurs l'ont avancé ? Les événements récents en matière de santé publique et de responsabilité sanitaire doivent nous inciter à la plus grande prudence. La reconnaissance d'un droit doit être assortie de toutes les précisions juridiques quant aux personnes bénéficiaires, aux personnes responsables de sa mise en oeuvre, et garant de sa juste application, ainsi qu'à l'étendue de leur responsabilité sinon l'affirmation du seul principe sera source de très lourds contentieux.

Afin de prévenir un tel risque, il aurait pu paraître logique de se conformer aux rédactions retenues aux articles premiers des lois n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau, n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, ou encore n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement qui reconnaissent à l'objet de la loi un intérêt « public majeur » puisqu'il fait partie du patrimoine commun de la Nation. Telle n'a pas été la solution retenue. On observera que ces dispositions intègrent dans la hiérarchie des intérêts généraux l'obligation de prendre en compte les composantes de l'environnement.

2. Les limites d'une démarche pédagogique

Le projet de loi se veut principalement incitatif et, dans une moindre mesure, contraignant. Mais, pour convaincre de la justesse de ses arguments et emporter l'adhésion, il n'échappe pas à la tentation pédagogique. A trop vouloir expliquer les intentions et les souhaits du Gouvernement, on finit par confondre l'exposé des motifs et le dispositif législatif. On rappellera utilement à ce propos que les « lois, proprement dites, diffèrent des simples règlements. C'est aux lois à peser, dans chaque matière, les règles fondamentales, et à déterminer les formes essentielles. Les détails d'exécution, les précautions provisoires ou accidentelles, les objets instantanés ou variables sont du ressort des règlements »¹. A la lumière de cette recommandation, on peut s'interroger sur la valeur législative de certaines dispositions du projet de loi, qui énumèrent les différents cas de pollution atmosphérique (article 2), recensent en les détaillant les mesures pouvant être adoptées par le préfet dans le cadre des plans de protection de l'atmosphère (article 10) ou qui énumèrent le contenu des orientations du plan de déplacements urbains (article 14).

¹ Portalis - Discours préliminaire - Conseil d'Etat.

3. Les écueils d'un contrôle insuffisamment assorti de garanties juridictionnelles

Le titre VIII du projet de loi recense l'ensemble des mesures tant administratives que judiciaires permettant de contrôler la réelle application par les différents acteurs économiques et détermine les sanctions administratives ou pénales en cas de non respect de la loi. Votre commission a examiné ce titre VIII en gardant à l'esprit l'article 34 de la Constitution qui dispose que « *la loi fixe les règles concernant les droits civiques et les garanties fondamentales accordées aux citoyens pour l'exercice des libertés publiques et la détermination des crimes et délits, ainsi que les peines qui leur sont applicables* ».

Ces garanties qui doivent être accordées à tout justiciable ont été réaffirmées par la décision 90-284 du 27 décembre 1990 du conseil constitutionnel à propos des contrôles effectués par les agents de l'administration dans le domaine des télécommunications. Cette décision confortait la position que votre commission, à l'époque, avait déjà défendue.

Les procédures de contrôle par l'administration ont donc été modifiées pour veiller à ce qu'elles se déroulent sous le contrôle du juge judiciaire.

B. LES LIMITES DU RÔLE DE L'ÉTAT

1. Une nécessaire coordination législative

Le projet de loi est curieusement muet sur le rôle de l'Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), alors même que l'article premier de la loi n° 90-1130 du 19 décembre 1990, portant la création de l'Agence, lui a confié expressément une capacité d'action en matière de « *prévention et de lutte contre la pollution de l'air* ».

Selon le contrat d'objectifs 1995-1998 signé entre l'État et l'ADEME le 5 mai 1995, l'Agence « *coordonne au plan technique les réseaux de mesure de la pollution atmosphérique et gère la base de données sur la qualité de l'air. Elle apporte son soutien technique et financier aux développements des*

réseaux de mesure. Elle contribue aux actions de recherche et de développement dans ce domaine. Son action s'inscrit dans le cadre de l'objectif global retenu, à savoir, en 2000, la couverture de toutes les villes de plus de 100.000 habitants. »

L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie assure la perception et la gestion de la taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique. Elle est à ce titre secrétaire du comité de gestion de la taxe qui regroupe l'État, les industriels, les collectivités locales, les réseaux de mesure et les associations de protection de l'environnement.

Dans le cadre des actions de modernisation des réseaux, l'ADEME a, par exemple, engagé un programme national, conçu par ses services et financé par la taxe parafiscale, d'harmonisation et de mise à jour des dispositifs de collecte et de traitement informatique des données rassemblées par les trente réseaux et cinq cents stations automatiques du territoire.

L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie est ainsi l'interlocuteur direct, et le **principal organisme public au plan national finançant les associations de gestion des réseaux de mesure de la pollution atmosphérique**. L'ADEME a apporté, de 1992 à 1994, 28 % du financement du fonctionnement des réseaux, et 47 % du financement de leurs investissements.

L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie est également habilitée à intervenir dans les domaines de la réalisation d'économies d'énergie, le développement des énergies renouvelables, le développement des technologies propres et économes. Dans le cadre du contrat d'objectifs 1995-1998 visé ci-dessus, sont mis en place :

- un programme de déplacements urbains qui vise à favoriser une meilleure prise en compte des impacts énergétiques et environnementaux dans les décisions d'aménagement et d'organisation des transports prises par les collectivités territoriales ;

- un programme de promotion du développement des véhicules alternatifs urbains, comprenant un volet véhicules électriques s'inscrivant dans le cadre du programme national, et un volet Gaz Naturel Véhicules (GNV) et Gaz de Pétrole Liquéfié (GPL) en vue de promouvoir des flottes de démonstrations de taille significative ;

- un programme de connaissance des émissions polluantes des véhicules, des programmes de recherche sur l'impact de la pollution de l'air sur les écosystèmes ;

- un programme de promotion du transport combiné de marchandises par ferroutage.

Enfin, l'ADEME soutient la recherche nécessaire pour réduire les coûts d'obtention des biocarburants et des biomatériaux en substitution aux hydrocarbures dans le cadre de structures adaptées, en particulier le GIS AGRICE.

L'ADEME est ainsi l'une des rares agences européennes pouvant se prévaloir d'une expérience ancienne et reconnue à la fois en matière d'action en faveur de la maîtrise de l'énergie et de la réduction des nuisances dans le secteur des transports.

On peut donc légitimement s'interroger sur les raisons qui ont poussé les rédacteurs du texte à faire l'impasse sur l'existant et émettre la crainte que la généralisation des réseaux de surveillance de la qualité de l'air ne se poursuive avec difficultés, si elle ne s'appuie pas sur l'expérience et les

réseaux déconcentrés de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

2. Les incertitudes sur le plan financier

Le projet de loi ne contient aucune disposition relative au financement, tant des réseaux de surveillance de la qualité de l'air que des mesures induites par les orientations des plans de déplacements urbains notamment. Il faut se reporter à l'exposé des motifs du projet de loi qui apporte les éléments de réponse suivants.

Le dispositif des réseaux de surveillance de la qualité de l'air est financé selon le principe pollueur-payeur, dans les conditions suivantes :

- une partie du produit de la taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique perçue sur les émissions polluantes des industries et des installations de combustion est affectée à la surveillance de la qualité de l'air ;

- la loi de finances déterminera, en outre, chaque année une fraction, plafonnée à 0,4 centime par litre, du produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers perçue sur les carburants identifiés aux articles 11, 11 bis, 12 et 22 du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes, et dont le produit est utilisé pour la surveillance de la qualité de l'air. En 1996, un montant de 200 millions de francs sera redéployé à partir des budgets des ministères chargés de l'industrie et de l'équipement et affecté au ministère de l'environnement pour la surveillance de la qualité de l'air.

Force est de constater, en se référant aux observations émanant de l'ensemble des interlocuteurs entendus par votre rapporteur, que ce dispositif suscite des réserves.

a) La non-pérennité du dispositif

Il est permis de regretter que le montant des sommes affectées aux réseaux de surveillance soit fixé chaque année lors du vote de la loi de finances. Ceci nuit, selon les commentateurs, à la pérennité du financement des réseaux de surveillance et compromet leurs capacités à gérer des investissements à moyen ou long terme.

Cette caractéristique aléatoire du financement apporté par l'État aura des conséquences d'autant plus graves que la part prépondérante du financement assurée par les industriels n'est assortie d'aucune garantie quant à son montant et à sa permanence dans le temps. Ceci est largement le fait de l'assise directe et indirecte des financements sur le fond dégagés par la taxe

parafiscale sur la pollution de l'air. Ainsi entre 1993 et 1995, le produit de la taxe a diminué en raison d'une réduction importante (30 %) des émissions de composés soufrés et azotés. Elle est due à des conditions climatiques favorables, à une moindre activité économique et, paradoxalement -mais qui songerait à s'en plaindre-, aux efforts de dépollution menés par les industriels avec l'aide de la taxe.

Le tableau ci-dessous permet alors de mesurer les enjeux qu'un tel dispositif fait peser indûment sur les collectivités locales si l'État n'assume pas ses responsabilités.

RÉPARTITION DES FINANCEMENTS DES RÉSEAUX DE SURVEILLANCE DE L'AIR

	État	Collectivités locales	Industriels	Autres	Total
Fonctionnement	16,1	11,4	21,4	5,7	54,6
Investissement	48,2	19,5	51,8	0,7	120,2
Total	64,3	30,9	73,2	6,4	194,8

L'incertitude qui pèse sur les engagements financiers est aggravée par l'insuffisance des montants envisagés au regard des projections à moyen terme pour la généralisation du dispositif existant.

b) L'insuffisance de la participation financière de l'État

● Selon les informations fournies à votre rapporteur, les sommes dégagées par l'État pourraient ne pas permettre d'assumer le coût financier de la généralisation des réseaux de surveillance à l'ensemble du territoire. Le chiffrage des investissements et des coûts de fonctionnement entraînés par l'extension du dispositif aux agglomérations de plus de 250.000 habitants puis à celles ayant de 100.000 à 250.000 habitants induit des coûts importants pour les années à venir.

- L'équipement d'une agglomération de plus de 250.000 habitants (analyseurs, cabines, instruments de calibrages automatiques, balise de radioactivité) s'élève à 5,090 millions de francs soit 20,36 millions de francs pour les quatre agglomérations encore à équiper.

- L'équipement d'une agglomération de plus de 100.000 habitants est évalué à 2,65 millions de francs soit 58,3 millions de francs pour les 22 agglomérations restant à couvrir.

- La couverture du reste du territoire est évalué à 39,16 millions de francs (stations multipolluants et dispositif de modélisation).

A cela s'ajoute la nécessaire amélioration du dispositif actuel, notamment la mise en place d'une astreinte par région, ainsi que le renouvellement des matériels. Pour les années à venir les besoins de financement -fonctionnement et investissements- strictement entendus s'élèvent à **environ 350 millions de francs par an**.

Si donc le financement en provenance de l'État n'était pas assuré dans sa pérennité ni adapté dans son montant aux besoins induits par l'application du présent projet de loi et que le financement en provenance des industriels, à travers une affectation d'une partie du produit de la taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique, tendait à diminuer pour les raisons évoquées plus haut, **tout laisse à penser que les collectivités territoriales seraient incitées à participer de façon plus importante au financement des réseaux de surveillance de la qualité de l'air**, alors même que l'article 3 du projet affirme que « l'État assure la surveillance de la qualité de l'air ».

Une telle évolution est d'autant plus prévisible, si l'on se reporte au rapport de notre collègue M. Philippe Richert sur la surveillance de la qualité de l'air qui souligne que « les subventions de l'État ont fortement chuté entre 1992 et 1994, ce qui a freiné la réalisation des plans d'équipement prévus ».

Il s'agirait, ni plus ni moins, que d'une **charge nouvelle** pour les collectivités locales sans compensation, ce qui semble difficilement acceptable dans le contexte de rigueur budgétaire qui, on ne le rappellera jamais assez, s'impose autant à l'État qu'aux collectivités locales, avec le « contrat de stabilité ». Ce projet de loi induit donc potentiellement un désengagement de l'Etat au détriment des collectivités locales et le Sénat ne peut pas l'accepter. C'est pourquoi, votre commission vous proposera un dispositif qui renforce les compétences de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie en lui donnant la gestion d'un **prélèvement spécifique sur les recettes de l'État** d'un montant équivalent à un certain pourcentage au produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers. Une telle disposition devrait contribuer à une meilleure lisibilité de l'action de l'État.

C. LES LIMITES DES INCITATIONS FISCALES

1. Un cadeau fiscal aux dépens des collectivités territoriales ?

Dans son volet fiscal, le projet de loi contient deux dispositions qui se heurtent à une opposition unanime des élus de l'ensemble des collectivités territoriales. Il s'agit de l'article 25 qui donne la possibilité aux conseils généraux d'exonérer de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur appelée « vignette automobile », les véhicules qui fonctionnent au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié, et de l'article 26 qui autorise les conseils régionaux à exonérer de la taxe proportionnelle, dite « carte grise », la délivrance de certificats d'immatriculation des véhicules à moteur fonctionnant au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié.

De telles mesures seraient, à l'évidence, de nature à orienter les choix d'acquisition de véhicules de bien des ménages et de certains agents économiques. Son effet incitatif ne fait aucun doute et les pressions seront fortes pour que les collectivités territoriales votent de telles exonérations.

Mais tout en saluant la pertinence du dispositif au regard de l'encouragement des véhicules peu polluants, votre commission ne peut qu'émettre les plus extrêmes réserves : sur le plan historique il convient de rappeler que ces recettes ont été transférées aux départements et aux régions pour compenser les charges nouvelles qui leur ont été imposées à la suite des transferts de compétences opérés par les lois de décentralisation en 1983 ; sur le plan financier, le projet de loi ne prévoit pas de compensation pour ces pertes de recette alors même que la responsabilité de l'État en matière de lutte contre la pollution atmosphérique est affirmée tout au long du projet de loi. Enfin, une telle mesure d'allègement fiscal non compensée ne cadre pas avec les objectifs du contrat de stabilité dont l'objet est de modérer l'évolution des charges et de la fiscalité tant de l'État que des collectivités territoriales.

L'opposition de votre commission aux dispositions des articles 25 et 26 du projet est d'autant plus ferme que certaines des dispositions du projet de loi, notamment la mise en oeuvre des plans de déplacements urbains, entraîneront presque à coup sûr des dépenses d'infrastructures lourdes à la charge des collectivités territoriales, en matière d'aménagement de voirie ou de mode de transports collectifs, et que les collectivités territoriales seront amenées à participer au financement des organismes de surveillance de la qualité de l'air, de façon plus importante qu'à l'heure actuelle.

2. D'autres encouragements fiscaux en matière de lutte contre la pollution atmosphérique

A travers les nombreux entretiens que le rapporteur de la commission a mené, il lui est apparu que d'autres incitations pourraient être mises en place pour favoriser les véhicules peu polluants ou lutter contre la pollution atmosphérique en général.

Ils prendront la forme d'articles additionnels qui viendront compléter le dispositif fiscal du projet de loi et proposeront :

- l'étude de la « **reformulation** » des carburants et de son impact sur l'économie et la qualité de l'air. En effet la reformulation des carburants associée à l'introduction d'oxygène apporte une contribution sensible à la diminution des substances polluantes, car ses effets sont immédiats et généralisés. Des expériences de ce type sont menées actuellement aux États-Unis ;

- une incitation pour l'État et ses établissements publics, les entreprises nationales, les collectivités territoriales et leurs groupements à utiliser des **carburants dont le taux minimum d'oxygène a été relevé** ou à acquérir des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique. Cette dernière proposition avait d'ailleurs été faite par notre collègue M. le Sénateur Pierre Laffitte pour soutenir la production « de véhicules à pollution zéro ». En agissant sur les flottes captives, les gains en matière de qualité de l'air en milieu urbain seront réels ;

- l'encouragement au **développement du transport ferroviaire des marchandises**. Il convient d'encourager la SNCF à reconquérir des parts de marché du transport de marchandises, par un engagement plus marqué dans le transport combiné ou le ferroutage, à l'exemple de ce qui se fait en Suisse ou en Autriche.

IV. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

A. AUDITION DE MADAME CORINNE LEPAGE, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, LE MARDI 23 AVRIL 1996 DEVANT LA COMMISSION

Le ministre a, tout d'abord, souligné que le projet de loi répondait à une attente sociale, renforcée par l'aggravation de la pollution atmosphérique. Elle a relevé que si la pollution due aux activités industrielles avait diminué, par suite de la fermeture des vieilles usines et l'utilisation de nouveaux mécanismes de contrôle et d'épuration par les opérateurs économiques, la situation s'était dégradée du fait des sources mobiles d'émission. La France était, à cet égard, caractérisée par un parc automobile vieillissant et un développement important des moteurs diesel. Deux circonstances particulières avaient accéléré la prise de conscience collective, à savoir des pics de pollution due à l'ozone et des résultats d'études épidémiologiques démontrant le lien entre la pollution atmosphérique et l'aggravation des maladies respiratoires.

Mme Corinne Lepage a indiqué que l'élaboration du projet de loi avait donné lieu à une large concertation à travers un groupe de travail regroupant les élus, dont le sénateur Pierre Hérisson, les opérateurs économiques, les associations et les administrations.

Le projet de loi a été bâti sur les consensus exprimés lors de cette concertation et cherche à dégager un point d'équilibre entre les impératifs de santé publique et les nécessités de l'activité économique.

Le ministre a poursuivi en indiquant que le contenu du texte reposait sur cinq points particuliers :

- la reconnaissance d'un droit à l'information qui repose sur un système de surveillance. Pour assurer la transparence de l'information et sa fiabilité, l'État met en place un réseau dont la gestion est assurée de façon quadripartite par des représentants de l'Etat, des collectivités locales, des industriels, des associations de protection de l'environnement et des personnalités qualifiées ;

- le projet de loi arrête des dispositions permettant de réduire la pollution atmosphérique à travers trois types de documents.

- premier document : le plan régional pour la qualité de l'air est un document facultatif élaboré par le préfet de région en concertation avec les

collectivités locales qui définit les orientations permettant d'atteindre les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air ;

- deuxième document : les plans de protection de l'atmosphère, obligatoires dans les agglomérations de plus de 250.000 habitants et les zones sensibles où les valeurs limites de la qualité de l'air sont dépassées, incluent des mesures préventives mais également des mesures contraignantes en matière de circulation, définies à l'avance en fonction du dépassement de seuils d'alerte et de valeurs limites, et mises en oeuvre par le préfet. Ces plans soumis à enquête publique feraient l'objet d'une large concertation ;

- troisième document : les plans de déplacement urbains, prévus par la loi d'orientation sur les transports intérieurs sont rendus obligatoires pour les agglomérations de plus de 250.000 habitants. Ces plans élaborés par les autorités compétentes en matière de transports urbains permettront la définition d'une politique globale des transports à l'échelle des agglomérations, favorisant les transports les moins polluants et rationalisant les flux de circulation ;

- le projet de loi autorise le Gouvernement à prendre diverses mesures techniques sur les véhicules et les carburants, notamment l'obligation d'utiliser des carburants oxygénés par des additifs chimiques ou agricoles ;

- le volet financier : d'une part pour favoriser les véhicules et les carburants propres, le projet de loi contient des mesures fiscales positives en faveur du véhicule électrique ou bi-mode, ou du véhicule utilisant le gaz naturel ou le gaz de pétrole liquéfié. L'adoption de certaines de ces mesures relève de la compétence des collectivités locales (exonérations de la taxe différentielle « vignette » et de la taxe sur les certificats d'immatriculation « cartes grises »). D'autre part, le financement du réseau de surveillance repose sur le principe pollueur-payeur et sera assuré dans des conditions fixées chaque année par la loi de finances, à partir du produit de la fiscalité des énergies fossiles ;

- les sanctions prévues en cas d'infraction aux dispositions du projet de loi sont en retrait par rapport à celles prévues par la loi du 2 août 1961.

En conclusion, **Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement**, a insisté sur l'article premier du projet de loi qui pose le principe du droit de chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé et souligné le caractère équilibré du texte.

M. Philippe François, rapporteur, après avoir souligné l'intérêt des éléments d'information apportés par le ministre, a indiqué qu'il procédait à un très grand nombre d'auditions. Il a souhaité savoir quel rôle le Gouvernement envisageait de donner à l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et à Météo-France. Il s'est interrogé sur l'impact des mesures fiscales

de lutte contre la pollution atmosphérique sur les choix industriels arrêtés par les constructeurs automobiles.

Concernant l'ADEME, **Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement**, a précisé qu'elle avait été étroitement associée à l'élaboration du projet de loi et qu'elle le serait à sa mise en oeuvre. A propos de Météo-France, le ministre a ajouté que les stations techniques de cet organisme seraient utilisées pour la surveillance de l'air dans les régions moins urbanisées qui ne connaissaient pas de problème de pollution atmosphérique.

Le ministre a ensuite évoqué les problèmes de concurrence entre véhicules propres, indiquant que dans l'immédiat devait être encouragée l'utilisation des véhicules bi-mode ou à bi-carburant.

M. Bernard Hugo, après avoir souligné l'intérêt du lien établi entre santé et pollution atmosphérique a estimé que le projet de loi devrait être complété par des mesures relatives aux transports interurbains. Il a interrogé le ministre sur les comparaisons possibles avec ce qui se faisait dans les pays membres de la communauté européenne dans le domaine de la surveillance de l'air. En réponse, **Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement**, a précisé que les transports interurbains étaient pris en compte dans le cadre des plans régionaux de la qualité de l'air, et qu'à moyen terme il faudrait envisager, de manière coordonnée au niveau européen, des solutions alternatives à la route pour le transport de marchandises. Le ministre a relevé que les mesures contenues dans le projet de loi permettraient à la France de combler son retard par rapport à ses partenaires européens, tant en ce qui concernait la surveillance de l'air qu'en ce qui concernait les incitations fiscales pour les véhicules et les carburants peu polluants.

Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement, répondant à **M. François Gerbaud**, a souligné le lien étroit existant entre les dispositions du projet de loi, notamment celles relatives aux plans régionaux de la qualité de l'air, et la politique d'aménagement du territoire.

En réponse à **M. Michel Souplet** qui relevait les contradictions exprimées par les constructeurs automobiles et par les raffineurs sur le caractère plus ou moins polluant de tel ou tel carburant et qui s'interrogeait sur la fiabilité des études menées sur ce sujet, le ministre a reconnu qu'il existait des positions divergentes entre constructeurs et raffineurs. Elle a cependant souligné la convergence des avis scientifiques et techniques sur les risques induits par les pointes d'ozone et les particules fines émises par le gazole en matière de pollution atmosphérique.

A **M. René Rouquet** qui regrettait que le texte n'aille pas plus loin dans son volet financier, et ne comporte pas de mesures complémentaires en matière de

santé publique et de transports collectifs, **Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement**, a répondu qu'elle étudierait toutes les propositions qui respecteraient le champ d'application de la loi. Elle a ajouté que le financement des réseaux de surveillance était inscrit dans la loi sur la base du principe pollueur-payeur et que les incitations fiscales en faveur des carburants peu polluants auraient un impact très positif.

M. Pierre Hérisson est intervenu pour rappeler le travail de concertation auquel il avait participé et, s'agissant du financement des réseaux de surveillance, s'est interrogé sur le risque pour les collectivités locales de devoir se substituer à l'Etat si le dispositif initial était remis en cause par la loi de finances. A propos des articles 25 et 26 du projet de loi, qui permettent aux collectivités locales d'accorder des allègements de taxes « vignette » ou « carte grise » pour les véhicules propres, **M. Pierre Hérisson** a exprimé des réserves sur la non compensation de cette perte de ressources. Enfin, il a attiré l'attention du ministre sur le cas particulier des agglomérations transfrontalières de plus de 250.000 habitants.

En réponse, **Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement**, a tenu à rassurer les sénateurs sur le caractère pérenne des mesures financières proposées, notamment les incitations fiscales en faveur des véhicules et carburants peu polluants, en insistant sur « le signal » fort ainsi donné aux industriels.

En réponse aux questions de **M. Félix Leyzour**, le ministre a fait valoir :

- que l'application du principe pollueur-payeur au financement des réseaux de surveillance, était une bonne solution et que, parallèlement, il existait des mesures contraignantes pour inciter les acteurs économiques à respecter les normes fixées en matière de pollution ;

- que l'implication financière des collectivités locales se comprenait dans le respect du principe de leur libre administration ;

- sur les délais de publication des décrets d'application, le ministre s'est engagé à ce qu'ils paraissent très vite en indiquant que le groupe de concertation serait consulté sur leur contenu.

Enfin, répondant à **M. Jean-Paul Emin** qui l'interrogeait sur les risques de contentieux liés à l'article premier du projet de loi, **Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement**, a insisté sur l'importance du principe général ainsi énoncé et qui résumait la philosophie du projet de loi.

Elle a, enfin, souligné que la couverture du territoire par les réseaux de surveillance permettrait d'assurer à chacun un accès à une information fiable et homogène, en ce qui concernait la pollution atmosphérique.

**B. EXAMEN DU PROJET DE LOI PAR LA COMMISSION, LE
MERCREDI 15 MAI 1996**

A l'issue de l'exposé de **M. Philippe François, rapporteur**, un large débat s'est instauré.

M. Bernard Hugo a salué la rapidité d'élaboration du projet de loi. Il s'est interrogé sur le dispositif planificateur introduit par les titres II et IV et a formé le vœu que ce dispositif reçoive une application concrète.

M. Félix Leyzour, soulignant à son tour l'intérêt du texte au regard de l'accroissement de la pollution atmosphérique, a fait valoir que son volet financier renvoyait, pour l'essentiel, à un effort des collectivités territoriales. Observant que la question des transports était centrale, il a regretté que les dispositions à prendre en ce domaine soient renvoyées au pouvoir réglementaire et que le projet ne traite pas de façon plus claire les transports collectifs.

M. René Rouquet, pour sa part, a remarqué que le projet de loi, au-delà de ses bonnes intentions, n'allait pas assez loin et se heurtait au problème des moyens. Jugeant incontestable la responsabilité de l'Etat en matière de surveillance de l'air, il a émis la crainte que les élus ne supportent, en définitive, l'essentiel des responsabilités en matière de politique de l'air.

M. Philippe François, rapporteur, rappelant combien le projet était novateur, a fait valoir que tous les problèmes ne pouvaient être résolus et qu'il fallait que tous les intervenants puissent disposer de temps pour prendre conscience des enjeux.

M. Francis Grignon a alors appelé de ses vœux le dépassement d'une approche strictement nationale en ce domaine.

M. François Gerbaud, saluant le dépôt du projet, a estimé qu'il impliquait une dimension d'aménagement du territoire. Il a évoqué l'hypothèse que la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982, à laquelle le projet se réfère, soit prochainement remise en cause par la prise en considération de nécessités intermodales.

A l'issue de cette discussion, la commission a procédé à l'examen des articles.

Sur la proposition de son rapporteur, la commission a adopté à l'article 2 (définition de la pollution atmosphérique) trois amendements de précision. Le premier fait référence aux normes définies par l'Organisation mondiale de la

santé (OMS). Le deuxième supprime l'expression « nuisance de toute nature » et le troisième précise la rédaction du dernier alinéa de l'article.

A l'article 3 (modalités d'organisation de la surveillance de la qualité de l'air), la commission a, sur proposition de son rapporteur, adopté un amendement rappelant la compétence de l'ADEME. Elle a en outre adopté un amendement au quatrième alinéa de cet article précisant que l'Etat peut confier la mise en oeuvre de la surveillance de la qualité de l'air à des organismes agréés, mais conserve la responsabilité des mesures à prendre.

La commission a adopté, à l'article 4 (droit à l'information sur la qualité de l'air), un amendement précisant les compétences des organismes agréés de surveillance de la qualité de l'air et de l'ADEME en matière de publications périodiques d'informations sur les émissions de substances polluantes et les consommations d'énergie.

Elle a ensuite adopté un amendement au troisième alinéa de l'article précisant que l'information du public se ferait sous la responsabilité de l'autorité administrative compétente.

Après une intervention de **M. Félix Leyzour**, la commission a adopté à l'article 5 (conditions d'application du titre I) un amendement du rapporteur prévoyant d'annexer au décret d'application la liste et les cartes des communes concernées par le dispositif des réseaux de surveillance.

A l'article 9 (champ d'application et procédure d'institution des plans de protection de l'atmosphère), le rapporteur a rappelé, après une intervention de **M. Désiré Debavelaere**, que les Plans de protection de l'atmosphère (PPA) s'appliquaient à des agglomérations et non aux régions ; la commission a alors adopté un amendement précisant le champ d'application de cet article.

Elle a en outre adopté un amendement substituant l'avis du ou des conseils départementaux d'hygiène concernés à l'avis du comité régional de l'environnement. Puis elle a adopté un amendement de coordination.

A l'article 10 (contenu du plan de protection de l'atmosphère), la commission a adopté un amendement supprimant le second alinéa de cet article qui reprend des dispositions à caractère essentiellement réglementaire.

A l'article 13 (conditions d'application du titre III) la commission a adopté un amendement de portée rédactionnelle.

A l'article 14 (plans de déplacements urbains), après l'intervention de **M. François Gerbaud** qui s'est à nouveau inquiété des risques de refonte de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, la commission a, sur proposition de son rapporteur, adopté quatre amendements :

- le premier proposant une nouvelle rédaction pour l'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs,

- un deuxième à caractère rédactionnel, modifiant le texte proposé pour l'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 ;

- à l'article 28-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, un amendement de précision étendant la concertation aux professionnels locaux du transport et faisant une référence au pouvoir des maires et des représentants de l'Etat dans les départements pour la police de la circulation,

- enfin, un amendement de coordination avec la rédaction proposée pour l'article 28-2 à l'article 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

A l'article 16 (prise en compte de l'environnement dans les choix d'infrastructures), la commission a adopté un amendement rédactionnel.

A l'article 17 (coordination de diverses dispositions du code de l'urbanisme), la commission a adopté un amendement dans le texte proposé pour l'article 121-10 du code de l'urbanisme qui donne une définition précise de la pollution atmosphérique qui fait référence à l'article 2 du projet de loi.

Puis elle a adopté un amendement identique dans le texte proposé pour l'article L.122-1 du code de l'urbanisme.

A l'article 18 (contenu des études d'impact). la commission a adopté un amendement de coordination limitant les obligations nouvelles introduites dans le contenu des études d'impact instituées par la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature.

A l'article 19 (mesures destinées à réduire la consommation d'énergie et à prévenir les émissions polluantes et incorporation d'un taux minimal d'oxygène), la commission a adopté, au paragraphe I de cet article, un amendement se référant à la notion d'efficacité énergétique et permettant au pouvoir réglementaire d'imposer le respect de normes et de spécifications.

Elle a en outre adopté un amendement rédactionnel dans le 1° du paragraphe II de cet article.

Elle a ensuite adopté un amendement de suppression du 2° du paragraphe II de cet article, en considérant que le texte du projet de loi accordait au pouvoir réglementaire une délégation trop large en matière de publicité, pouvant éventuellement porter préjudice au libre exercice du commerce et de l'industrie.

Au 3° du paragraphe II de cet article, puis au paragraphe III, elle a également adopté deux amendements rédactionnels.

Elle a enfin adopté un amendement tendant à permettre, avant l'an 2000, la « reformulation » des carburants. L'examen de cet amendement a donné lieu à un « échange de vues », au cours duquel sont intervenus **M. Philippe Adnot, rapporteur pour avis de la commission des Finances**, et **MM. Michel Souplet, Désiré Debavelaere et Alain Pluchet**. Les intervenants ont rappelé que le Sénat avait, depuis longtemps oeuvré en ce domaine et que la « reformulation » des essences était un impératif à réaliser à court terme. **M. Philippe François, rapporteur**, a indiqué que le texte de l'amendement fixait un délai de dix-huit mois pour la soumission d'un rapport du Gouvernement au Parlement, texte qui devrait permettre, « avant l'an 2000, une « reformulation » des carburants.

Après l'article 19, la commission a, sur proposition de **M. Philippe François, rapporteur**, adopté un amendement introduisant un article additionnel tendant à accélérer l'acquisition, partout où cela paraît convenir, de véhicules électriques et à permettre l'utilisation de gazoles spécifiques, à haute teneur en composés oxygénés.

A l'article 20 (prescriptions pouvant être imposées par les autorités administratives), la commission a adopté deux amendements rédactionnels au premier alinéa et au quatrième alinéa, ainsi qu'un amendement de précision au deuxième alinéa.

A l'article 21 (règles concernant les véhicules et leurs équipements), la commission a adopté un premier amendement tendant à élargir la portée du texte en ne le limitant pas à une seule substance. Puis, elle a adopté un amendement visant à permettre la mise en place de marques distinctives valorisantes (vignettes, etc...) sur les véhicules les moins polluants.

A l'initiative de **M. Jean François-Poncet, président**, la commission a modifié la rédaction de cet amendement afin de ne pas réaffirmer à cet article l'inapplicabilité de ce projet de loi aux objets et dispositifs conçus pour l'accomplissement des missions de défense nationale, déjà prévue dans le paragraphe IV de l'article 38.

Après l'article 21, la commission a examiné un amendement tendant à insérer un article additionnel invitant l'Etat à faire en sorte que la SNCF participe de façon accrue au transport ferroviaire des marchandises.

L'examen de cet amendement a donné lieu à un large « échange de vues », au cours duquel sont intervenus **MM. Francis Grignon, Désiré Debavelaere et Félix Leyzour**. **M. François Gerbaud** a soutenu cet amendement, estimant qu'il était important d'inciter la SNCF à développer un tel

procédé de transport, notamment au vue des négociations futures sur le contrat de plan.

M. Jean François-Poncet, président, a précisé qu'il lui paraissait difficile d'obliger la seule SNCF à obtenir, chaque année, un gain dans le trafic de transport terrestre des marchandises constaté. Il a indiqué que c'était à l'Etat de prendre toutes les mesures nécessaires, notamment de coordination rail-route, afin de permettre à la SNCF de développer le ferroutage.

La commission a ensuite adopté l'amendement ainsi modifié.

A l'article 22 (objectifs de la fiscalité des énergies fossiles), la commission a adopté un amendement rédactionnel supprimant les deux premiers alinéas de l'article 22 du projet de loi et précisant la rédaction du troisième alinéa.

Après l'article 22, la commission a, sur proposition de **M. Philippe François, rapporteur**, adopté un amendement tendant à insérer un article additionnel dont l'objet est de préciser l'une des voies de financement de la surveillance de la qualité de l'air. Pour assurer ce financement sans augmenter le niveau actuel de la fiscalité, l'amendement crée un prélèvement sur les recettes de l'Etat au profit de l'ADEME. Répondant à l'intervention de **M. Philippe Adnot, rapporteur pour avis de la commission des Finances, M. Philippe François, rapporteur**, a précisé que cet amendement ne dérogeait en aucune façon aux principes d'universalité, d'unité et de non-affectation des recettes du budget de l'Etat.

A l'article 23 (remboursement partiel de taxes), la commission a adopté un amendement tendant, d'une part, à étendre le remboursement partiel de taxes aux transports routiers dans leur ensemble et, d'autre part, à renvoyer à la loi de finances le soin de fixer la limite et les conditions de remboursement de la taxe faisant l'objet de la mesure d'incitation.

La commission a ensuite adopté des amendements de suppression des articles 25 (possibilité d'exonération de la vignette automobile) et 26 (exonération de taxe sur les cartes grises) qui ouvraient la possibilité de faire participer les collectivités territoriales à la politique globale de prévention de la pollution atmosphérique, en pratiquant des allègements fiscaux au titre de ces deux taxes. La commission a estimé que cette suppression s'imposait en l'absence, tout d'abord, de compensation de l'Etat aux collectivités locales et compte tenu de la responsabilité de l'Etat en matière de qualité de l'air.

A l'article 27 (extension du dispositif de l'amortissement exceptionnel), la commission a adopté un premier amendement au paragraphe A du I tendant à étendre aux véhicules fonctionnant en bicarburant les règles d'amortissement exceptionnel. Elle a également adopté un second amendement au paragraphe IV

de ce même article visant à élargir la notion de location à la location avec option d'achat et au crédit-bail.

Avant l'article 28, la commission a adopté un amendement insérant un article additionnel visant à prévenir les risques de chevauchement entre la loi du 19 juillet 1976 relative aux installations classées et le projet de loi.

A l'article 28 (personnes habilitées à rechercher et à constater les infractions) la commission a adopté un amendement ayant pour objet de rappeler la compétence générale de la police judiciaire en matière d'environnement.

A l'article 29 (droit d'accès et de visite dans les établissements) la commission a adopté un premier amendement tendant à reprendre, en ce qui concerne les horaires retenus pour limiter dans le temps le droit d'accès aux locaux, les dispositions retenues par la loi relative à la lutte contre le bruit. Puis elle a adopté un deuxième amendement supprimant les troisième, quatrième et cinquième alinéas de cet article afin d'insérer un article additionnel après l'article 29, qui reprend l'ensemble de la procédure de consignation et la place sous le contrôle de l'autorité judiciaire. Enfin, elle a adopté un troisième amendement précisant le rôle du procureur de la République en confortant ses prérogatives.

Après l'article 29, la commission a adopté un amendement tendant à insérer un article additionnel tendant à reprendre les dispositions contenues initialement à l'article 29 du projet de loi relatives à la consignation, en encadrant les pouvoirs exceptionnels et particuliers conférés aux agents de l'Etat chargés du contrôle et du constat des infractions.

A l'article 30 (procès verbaux et droit de saisie) la commission a adopté un amendement précisant que l'obligation de transmission des procès-verbaux au procureur de la République est une condition de validité et que l'obligation de transmission aux intéressés doit se faire dans les mêmes délais.

Elle a également adopté un second amendement visant à refuser d'octroyer aux agents chargés du contrôle de la présente loi la possibilité de recourir à deux procédures exceptionnelles, la consignation et la saisie.

A l'article 34 (sanctions pénales) la commission a adopté un amendement visant à apparenter le délit d'entrave défini au premier alinéa de l'article 34 au refus d'obtempérer puni des mêmes peines par l'article L.4 du code de la route. La commission a ensuite adopté un second amendement tendant à renvoyer expressément à l'article 2 du projet de loi qui donne une définition de la pollution atmosphérique.

A l'article 37 (mesures diverses), la commission a adopté un amendement tendant à rappeler l'objectif second du projet de loi sur l'air, à savoir la rationalisation de l'utilisation de l'énergie.

Enfin, la commission a adopté l'ensemble du projet de loi ainsi amendé.

DEUXIÈME PARTIE

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier

Objectifs de la loi

Par les principes qu'il énonce, l'article premier constitue, en quelque sorte, le **préambule** du projet de loi.

Le premier alinéa fait ainsi écho à l'un des articles du Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946 qui dispose qu'elle [la Nation] garantit à tous, notamment à l'enfant, à la mère... **la protection de la santé**, la sécurité matérielle..., en établissant un lien direct entre l'environnement et la santé de l'individu. Plus précisément, les auteurs du projet de loi, entendant s'appuyer sur les études scientifiques et épidémiologiques qui concluent à un lien de causalité entre la pollution de l'air et les risques pour la santé publique, fondent l'obligation d'agir faite aux pouvoirs publics en matière de lutte contre la pollution de l'air sur cet article du Préambule de la Constitution de 1946. On peut remarquer que l'article premier de la loi 61-842 du 2 août 1961 relative à la lutte contre les pollutions atmosphériques et les odeurs établissait déjà ce lien entre pollution et santé, puisqu'il reconnaissait que « *les pollutions de l'atmosphère compromettent la santé* ».

Cette obligation d'agir est reprise dans les deux alinéas suivants qui déterminent le champ d'application de la loi. Cette dernière doit définir les règles permettant :

- de connaître et surveiller la pollution de l'air ;
- de définir des outils préventifs pour sauvegarder la qualité de l'air ;
- de disposer de mesures visant à réduire de supprimer les pollutions atmosphériques notamment par une utilisation rationnelle de l'énergie.

A propos du premier alinéa de cet article, il est évident que l'on ne peut qu'acquiescer à une pétition de principe aussi généreuse.

Mais il convient de s'interroger sur la portée juridique d'une telle affirmation et sur ses éventuelles implications contentieuses.

En fait, il s'agit d'une pétition de principe, sans réelle portée normative, mais qui, en affirmant l'existence d'un lien entre la préservation de la qualité de l'air et la santé publique, risque, à terme, de donner lieu à contentieux même si elle n'est assortie d'aucune sanction administrative ou pénale.

S'agit-il de reconnaître des moyens « d'ordre public », permettant au juge d'évoquer d'office le sujet quel que soit le différend ou contentieux à lui soumis ? En cas de « pics » de pollution, cherche-t-on à ouvrir un droit de recours à une association de protection de l'environnement ?

Bien plus, si ce droit venait un jour à être consacré par la jurisprudence sur le fondement de cette disposition légale, à l'encontre de qui serait-il invoqué ? Le maire ? Le président du conseil général ou régional ? Le préfet (donc l'État) ? Enfin, quelle correspondance pénale assurer à ce principe ? Pourra-t-on évoquer la non-assistance à personne en danger et ce à l'égard des personnes privées comme des personnes publiques ?

De telles questions méritent d'autant plus d'être posées que la définition donnée de la pollution atmosphérique à l'article 2 du projet de loi s'avère -on le verra plus loin- extensive.

Pour prévenir ces risques contentieux, il aurait pu sembler logique de s'inspirer de la rédaction des articles premiers de la loi n° 93-2 du 3 janvier 1992 sur l'eau et n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement. On rappellera ici que le premier alinéa de l'article premier de la loi du 3 janvier 1992 sur l'eau résulte d'un amendement proposé par la commission des affaires économiques et du plan du Sénat ainsi rédigé : « *l'eau fait partie du patrimoine commun de la nation* ». Sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels *sont d'intérêt général*. Il s'agissait de mettre l'accent sur la nature particulière de l'eau et sur l'obligation pour les pouvoirs publics de mettre en oeuvre les politiques propres à concilier des deux priorités indissociables en ce domaine : la protection et la mise en valeur de la ressource et le développement de la ressource utilisable dans le respect des équilibres naturels.

Votre commission vous propose d'adopter l'article premier, sans modification.

Article 2

Définition de la pollution atmosphérique

L'article 2 du projet définit ce qu'il faut entendre par pollution atmosphérique, ou plutôt les pollutions atmosphériques car il en énumère les effets sur la composition de l'air à l'échelle locale, régionale, mais aussi planétaire

A l'échelle locale et régionale, sont visées les pollutions primaires à proximité immédiate des sources de rejets, en l'occurrence mobiles qui présentent des risques pour la santé et qui ont un impact non négligeable sur le patrimoine architectural et les biens. Le texte fait également référence à la pollution acide qui résulte principalement de la transformation dans l'atmosphère de polluants primaires en acides sulfurique et nitrique et qui ont des conséquences dommageables pour les écosystèmes : l'acidification des milieux aquatiques et terrestres qui porte atteinte aux végétaux, à la potabilité de l'eau, à la faune et à la flore des milieux aquatiques.

Est également visée la pollution photochimique, constituée d'un mélange complexe de polluants formés chimiquement sous l'effet des ultraviolets et dont le principal indicateur photochimique est l'ozone. Cette pollution en basse atmosphère touche les zones rurales mais également des agglomérations étendues, plus particulièrement, l'été.

Enfin, l'article 2 inclut dans le champ d'application de la loi la pollution de l'atmosphère constatée à l'échelle planétaire, à savoir les effets sur l'environnement et la variabilité des climats de la diminution tendancielle de la couche d'ozone stratosphérique ou encore l'augmentation sous l'action de l'homme des concentrations de gaz à « effet de serre ».

Le dernier alinéa du texte renvoie à un décret en Conseil d'État pour fixer les catégories de substances visées par les différents cas de pollution atmosphérique recensés dans l'article.

Cette définition extensive de la pollution atmosphérique ne suscite pas d'autre remarque, sauf à en préciser le contenu. Certains ont ainsi pu s'interroger sur l'opportunité de préciser que la pollution atmosphérique résultait de l'introduction *par l'homme, directement ou indirectement*, de substances polluantes. Une telle précision se trouve, en effet, à l'article 2 du projet de directive européenne sur l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant, pour la définition du terme polluant. Ceci établit une distinction entre les pollutions atmosphériques d'origine humaine visées par le présent projet de loi et l'introduction « naturelle » de substances polluantes, par

exemple les poussières émises lors d'une éruption volcanique. Mais il n'a pas semblé qu'une telle précision pût être de nature législative.

En revanche, il a semblé utile de préciser la notion d'effet nocif sur la santé. La reconnaissance du lien entre pollution atmosphérique et santé publique est un élément essentiel permettant d'intégrer les notions de risque sanitaire et des objectifs de santé publique pour sélectionner et adapter la liste des polluants surveillés, définir des objectifs de qualité de l'air, des valeurs limites et des seuils d'alerte tout en sachant qu'il n'y a pas de risque sanitaire nul. Il faut donc définir un objectif sanitaire acceptable socialement. Pour cela, cette définition doit se fonder sur des références objectives incontestables et reconnues au niveau mondial, telles que les normes édictées par l'**Organisation mondiale de la santé**.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 2, sous réserve de cet amendement et de deux amendements de précision.

TITRE PREMIER

SURVEILLANCE, INFORMATION, OBJECTIFS DE QUALITÉ DE L'AIR, SEUILS D'ALERTE ET VALEURS LIMITES

Article 3

Modalités d'organisation de la surveillance de la qualité de l'air

L'article 3 du projet de loi arrête les modalités d'organisation de la surveillance de la qualité de l'air et pose le principe, dans son premier alinéa, de la **compétence de l'État**, pour définir et orienter la politique nationale de prévention de la pollution de l'air. Cette compétence recoupe les différentes missions déjà exercées par le ministère de l'environnement. Ce dernier participe à l'élaboration et à l'application des politiques internationales et aux travaux de normalisation menés dans le cadre de l'Union européenne. Il définit également la réglementation française en matière de qualité de l'air qui s'appuie sur quatre directives européennes réglementant l'émission de polluants primaires d'origine industrielle ou automobile et du polluant

secondaire ozone. On peut rappeler que les trois premières directives relatives aux « poussières » (directive 89/427/CEE), plomb (directive 82/884/CEE) et dioxyde d'azote (directive 85/203/CEE) ont été transposées en droit français par différentes circulaires ministérielles et par le décret 91-1122 du 25 octobre 1991 relatif à la qualité de l'air, modifiant le décret du 13 mai 1974 relatif au contrôle des émissions polluantes dans l'atmosphère. La directive « azote » (directive 92/72/CEE) vient -il convient de l'ajouter- d'être transposée par le décret n° 96-335 du 18 avril 1996 relatif à la pollution de l'air par l'ozone.

Le premier alinéa de l'article 2 du présent projet de loi précise que seront fixés, après avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France, des **objectifs de qualité de l'air**, des **seuils d'alerte** et des **valeurs limites**.

Le conseil supérieur de l'hygiène publique de France, dont la composition et le fonctionnement sont fixés par le décret n° 88-1022 du 3 novembre 1988, est notamment compétent sur les questions concernant l'évaluation des risques de l'environnement sur la santé ; il se compose de membres de droit, tels que le directeur général de la santé, le directeur général du Laboratoire national de la santé, de représentants des ministres de l'Intérieur, de l'Economie et des Finances, de l'Education, de l'Environnement, de l'Agriculture, de l'Industrie et des Transports, ainsi que de membres nommés pour quatre ans par arrêté du ministre chargé de la Santé et choisi sur des listes présentées par l'Académie nationale de médecine, l'Académie nationale de pharmacie, le Conseil national de l'Ordre des médecins et le Conseil national de l'Ordre des Pharmaciens, ainsi que soixante-six membres désignés en raison de leurs compétences.

La détermination des objectifs de qualité de l'air, des seuils d'alerte et des valeurs limites se fera à partir des références arrêtées par les directives européennes afin de disposer de mesures cohérentes objectives et comparables au niveau européen pour la mesure de la qualité de l'air.

L'article 2 du projet de directive-cadre concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant définit le contenu de ces termes de référence :

- « valeur limite », un niveau fixé sur la base de connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser une fois atteint ;

- « seuil d'alerte », un niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine et à partir duquel les Etats-membres prennent immédiatement des mesures conformément à la présente directive.

De plus, il faut entendre par objectifs de qualité de l'air la définition d'actions et de mesures ayant pour but de prévenir ou de réduire les effets nocifs pour la santé humaine et pour l'environnement de la pollution atmosphérique.

Le deuxième alinéa de l'article 3 du projet de loi décrit les objectifs de la surveillance de la qualité de l'air : les **substances** dont le rejet dans

l'atmosphère contribue à une dégradation de la qualité de l'air mesurée selon les paramètres définis à l'alinéa précédent devront faire l'objet d'une surveillance.

Le troisième alinéa de l'article 3 du projet de loi prévoit une **application progressive de cette obligation** de surveillance qui à terme devra concerner l'ensemble du territoire. La surveillance devra s'appliquer :

. à l'ensemble des **agglomérations** de plus de 250.000 habitants au plus tard au 1er janvier 1997 ;

. à l'ensemble des **agglomérations** comprises entre 100.000 et 250.000 habitants au 1er janvier 1998 ;

. à l'ensemble du territoire national au 1er janvier 2000.

Il convient de préciser ce que l'on entend par « agglomération » dont le périmètre dépasse le cadre strict d'une commune ou d'une ville. Il faut se référer à la définition proposée par l'article 2 du projet de directive-cadre concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant et qui entend par agglomération, *une zone caractérisée par une concentration de population supérieure à 250.000 habitants ou, lorsque la concentration de population est inférieure ou égale à 250.000 habitants, une densité d'habitants au kilomètre qui justifie pour les Etats-membres l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant*

Il s'agit donc de définir des zones géographiques caractérisées par une certaine densité de population, au sens de l'INSEE, et **il conviendrait, dans un souci de clarté, que la liste et la cartographie des agglomérations concernées par les dispositions de l'article 3 du projet de loi fussent annexées aux décrets d'application de l'article**. Selon l'INSEE, on recense vingt et une agglomération de plus de 250.000 habitants et quarante et une de plus de 100.000 habitants.

On peut enfin remarquer que le projet de loi va, d'une certaine façon, plus loin que le projet de directive européenne quant à l'étendue de la surveillance de l'air. Le projet de directive ne concerne, en effet, que les seules agglomérations de plus de 250.000 habitants et celles où la concentration de population est inférieure mais où la densité de population du kilomètre carré justifie l'évaluation de la qualité de l'air.

Les quatrième et cinquième alinéas de l'article 3 du projet de loi fixent les conditions de **mise en oeuvre de la surveillance** de l'air. Le quatrième alinéa **reconnaît à l'État, la faculté de déléguer cette surveillance** au niveau régional à des **organismes agréés**. Une telle disposition reprend, en fait, l'article premier du décret n°91-1122 du

25 octobre 1991 qui prévoit l'établissement de stations de mesure pour contrôler la qualité de l'air et charge des organismes agréés par le ministre de l'environnement d'assurer le fonctionnement de ces stations.

Le quatrième alinéa de l'article 3 du projet de loi précise, en outre, la composition de ces organismes qui doivent associer de façon « équilibrée » -terme qui mériterait, peut-être, une précision- des représentants de l'État, des collectivités territoriales, des représentants des secteurs économiques responsables des émissions de substances polluantes surveillées, des associations agréées de protection de l'environnement et, le cas échéant, des personnalités qualifiées. Ce schéma s'appuie sur l'organisation des structures existantes, qui sont des associations de droit privé auxquelles est déléguée une mission de service public. On peut rappeler qu'on recense, à l'heure actuelle, trente associations de surveillance agréées, d'une part, au titre de l'article 2 du décret n° 74-415 du 13 mai 1974 relatif au contrôle des émissions polluantes modifié par le décret n°91-1122 du 25 octobre 1991 qui fixe des obligations à respecter en ce qui concerne les méthodes de mesure et, d'autre part, au titre du décret n° 90-389 du 11 mai 1990 instituant **une taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique** et qui leur donne droit à bénéficier de financements issus de ladite taxe.

Ces associations regroupent, selon les informations fournies à votre rapporteur, l'ensemble des partenaires locaux intéressés à la gestion de l'air : des représentants des collectivités territoriales, des industriels, des administrations et des associations de protection de l'environnement et des personnalités qualifiées, avec une forte représentation des industriels.

**NOMBRE MOYEN D'ADHÉRENTS PAR COLLÈGE
POUR TRENTE ASSOCIATIONS**

Collège	État	région/villes Départements	Industriels	Associations	Autres membres
Nombre moyen d'adhérents	4	7	13	2	2

Source : « La surveillance de la qualité de l'air » par M. Philippe Richert, sénateur

Votre rapporteur adhère au dispositif proposé, tout en s'interrogeant sur les conséquences éventuelles de l'affirmation de la compétence de l'État pour la surveillance de l'air. En effet, le projet de loi ne reconnaît pas une compétence partagée avec les collectivités territoriales, alors que beaucoup se

sont, de fait, investies financièrement dans le fonctionnement des réseaux de mesure.

Comme l'a affirmé à plusieurs reprises, le ministre de l'environnement, notamment lors de son audition devant la commission des affaires économiques, le 23 avril 1996, le Gouvernement n'a pas souhaité introduire d'obligations financières à la charge des collectivités locales. Il compte, pour que leur participation au financement des réseaux de mesure se poursuive, sur la négociation des différents partenaires locaux, sur un équilibre au sein des associations et sur la volonté des collectivités locales de s'engager financièrement. Mais, compte tenu du choix apparemment « jacobin » - pour certains commentateurs - fait par le Gouvernement, ne peut-on craindre à l'avenir que les collectivités locales ne refusent de s'engager, voire même se désengagent, alors même que les besoins financiers de ces réseaux seront plus importants.

Enfin, l'article 3 du projet de loi précise que les modalités de surveillance sont adaptées aux besoins de chaque zone, ce qui, dans la pratique, pourrait permettre de ne pas équiper de la même manière les zones les plus urbanisées et les zones rurales. Le dernier alinéa de l'article 3 dispose que sont soumis à **agrément** les **matériels** de mesure, et les **laboratoires** effectuant les analyses et les contrôles ; il reprend, en les précisant, les dispositions de l'article 2 du décret n° 91-1122 du 13 mai 1974 sur le contrôle des émissions polluantes modifié par le décret du 25 octobre 1991.

Votre commission vous propose d'**adopter l'article 3, sous réserve d'un amendement** confirmant le rôle de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie **et d'un amendement** précisant que l'Etat conserve la responsabilité des mesures à prendre en matière de surveillance de l'air, tout en confiant la mise en oeuvre de cette surveillance à des organismes agréés.

Article 4

Droit à l'information sur la qualité de l'air

L'article 4 du projet de loi pose le principe du droit à l'information pour l'ensemble de la population résidant sur le territoire national. La mise en oeuvre de ce droit à l'information est organisée à plusieurs niveaux et par différents moyens.

Le deuxième alinéa de l'article 4 du projet de loi prévoit que des informations relatives à la qualité de l'air, aux émissions de substances polluantes et aux consommations d'énergie font l'objet d'une **publication** périodique. Il précise que cette publication peut être confiée aux organismes agréés chargés de la surveillance de la qualité de l'air.

Le droit à l'information s'exerce, en outre, dans le cadre de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public. On peut rappeler que l'article premier de la loi garantit le « *droit de toute personne à l'information par la reconnaissance de la liberté d'accès aux documents administratifs de caractère non nominatif.* » Sont notamment considérés comme documents administratifs des procès-verbaux, des statistiques des comptes-rendus, des prévisions revêtant la forme d'écrits, d'enregistrements ou de traitements informatisés d'information non nominatives. Le droit d'accès se fait par consultation gratuite sur place, ou par délivrance de copies aux frais de la personne qui les demande, sous réserve que la copie ne nuise pas à la conservation du document.

Selon les informations fournies au rapporteur, il y aura, en réalité, plusieurs séries de publications relatives à la surveillance de la qualité de l'air. Certaines seront le fait des réseaux de surveillance et d'autres émaneront d'instances nationales, telles l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, afin d'assurer l'harmonisation et l'homogénéité des informations diffusées.

Le troisième alinéa de l'article 4 du projet de loi prévoit le droit à l'information du public dans le cadre des **procédures d'alerte**, lorsque les seuils d'alerte et les valeurs limites des substances polluantes surveillées sont atteints ou dépassés.

De telles procédures d'information existent déjà dans certains régions à travers la diffusion de bulletins quotidiens dans la presse écrite ou des supports audiovisuels.

Elle est ainsi prévue, pour la région Ile-de-France par les articles 2 et 4 de l'arrêté interpréfectoral n° 94-10504 du 25 avril 1994 relatif à la procédure d'alerte et d'information du public en cas d'épisode de pollution atmosphérique en région Ile-de-France : pour chacun des polluants contrôlés (dioxyde de soufre, dioxyde d'azote et ozone), trois niveaux d'alerte gradués sont définis par référence à des seuils d'exposition, qui sont assortis de la diffusion de messages d'information aux services techniques et administratifs pour le premier niveau d'alerte, par un message à l'intention des autorités et un communiqué de presse, d'autre part, et pour le troisième niveau, qui constitue l'alerte proprement dite, par un message d'information aux autorités, dont la liste est annexée à l'arrêté et par la très large diffusion médiatique de recommandations à l'attention de la population de la région Ile-de-France. La mise en oeuvre des procédures correspondant au troisième niveau de la procédure d'alerte est effectuée par le préfet de police. L'article 4 de l'arrêté précise que l'émission des messages d'information correspondant aux trois niveaux de la procédure d'alerte est déléguée à l'association AIRPARIF, responsable de la surveillance de la qualité de l'air. En cas de défaillance des moyens mis en oeuvre par AIRPARIF, le directeur régional de l'industrie, de la recherche et de l'environnement d'Ile-de-France prend les mesures nécessaires. Il peut faire procéder à la notification des messages d'information par tout moyen approprié.

Il semblerait judicieux de s'inspirer d'un tel dispositif et de le généraliser à l'ensemble des zones couvertes par les réseaux de surveillance de la qualité de l'air. Il conviendrait seulement de préciser que cette procédure d'information est mise en oeuvre sous la responsabilité des autorités administratives compétentes.

Le dernier alinéa de l'article 4 du projet de loi dispose que seront publiés annuellement au niveau national un **rapport sur la qualité de l'air**, un **inventaire des émissions des substances polluantes** et un **inventaire des consommateurs d'énergies**.

Ces deux derniers documents existent d'ores et déjà. C'est notamment le CITEPA (Centre interprofessionnel technique d'étude de la pollution atmosphérique) qui est chargé, pour le compte du ministère de l'Environnement, de publier les inventaires des émissions de substances polluantes.

Votre commission vous propose d'**adopter l'article 4, sous réserve d'un amendement** précisant les compétences de chaque intervenant dans la publication des informations et la responsabilité de l'autorité administrative compétente en cas de procédure d'alerte.

Article 5

Conditions d'application du Titre premier

L'article 5 du projet de loi précise qu'un décret en Conseil d'Etat devra fixer les conditions d'application du titre I, à savoir la définition des objectifs de qualité de l'air, des seuils d'alerte et des valeurs limites, les modalités de mise en oeuvre de la surveillance de la qualité de l'air, ainsi que les moyens d'information à mettre en place pour le public.

Votre commission vous propose d'**adopter cet article, sous réserve d'un amendement** donnant une rédaction plus resserrée, tout en précisant, pour plus de clarté, que seront annexées au décret la liste et une cartographie des agglomérations visées à l'article 3 du projet de loi.

TITRE II

PLANS RÉGIONAUX POUR LA QUALITÉ DE L'AIR

Article 6

Définition et contenu du plan régional pour la qualité de l'air

L'article 6 du projet de loi institue un plan régional pour la qualité de l'air qui est un *document facultatif élaboré par le préfet de région*. Ce document fixe les orientations permettant d'atteindre les objectifs de qualité de l'air tels que définis à l'article 3 du projet de loi ou de réduire la pollution atmosphérique. Dans certaines zones qui le justifient, des objectifs de qualité de l'air spécifiques pourront être définis. Ce plan régional devra s'appuyer sur une évaluation de la qualité de l'air et sur un inventaire des émissions de substances polluantes.

On peut s'interroger sur le contenu normatif de cet article et émettre des réserves sur les effets positifs attendus de ce plan régional pour la qualité de l'air. Le choix de la structure administrative régionale est-il pertinent, alors même -et c'est une évidence- que l'air n'a pas de frontières ? Les zones soumises à de fortes pollutions atmosphériques ne correspondent pas nécessairement avec le découpage administratif des régions.

Il est prévu que l'élaboration de ce plan sera confié au **préfet** -choix qui ne va pas dans le sens de la décentralisation-, mais qu'il s'agit d'un document facultatif. Sur quels critères, le préfet décidera-t-il ou recevra-t-il ordre d'élaborer un tel plan ? Enfin, aucune précision n'est donnée quant à la valeur juridique de ce document qui, semble-t-il, ne sera pas opposable aux tiers et dont les prescriptions n'auront pas à être respectées par d'autres documents, tels les documents d'urbanisme.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 6 sans modification.

Article 7

Modalités d'élaboration et d'adoption du plan régional pour la qualité de l'air

L'article 7 du projet de loi arrête les modalités d'élaboration et d'adoption du plan régional pour la qualité de l'air. Il prévoit que les représentants des **organismes agréés** chargés de la surveillance de la qualité de l'air, ainsi que le **comité régional de l'environnement** participent à l'élaboration du plan régional de la qualité de l'air.

Il faut rappeler que le comité régional de l'environnement a été prévu par l'article 10 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, mais il s'agit d'une instance facultative dont la création est laissée au libre choix du président du conseil régional. L'article 37 du projet de loi propose, d'ailleurs, de le rendre obligatoire, afin de permettre l'application effective des mesures relatives au plan régional pour la qualité de l'air et au plan de protection de l'atmosphère. Ce comité est composé de conseillers régionaux et, à parité, de représentants des associations agréées de protection de l'environnement et de personnalités qualifiées. Il n'a qu'un pouvoir consultatif sur tout sujet ou projet d'intérêt régional ayant trait à l'environnement.

Le deuxième alinéa arrête les modalités d'adoption du plan régional pour la qualité de l'air, qui est soumis à plusieurs séries d'avis et de consultation avant d'être arrêté par le préfet. La chronologie retenue est la suivante :

- consultation du projet de plan par le public ;
- avis des conseils municipaux des communes où il existe un plan de protection de l'atmosphère ou un plan de déplacements urbains ;
- avis des conseils généraux ;
- modification éventuelle du plan pour tenir compte de la consultation du public et des avis des collectivités territoriales consultées ;
- avis du conseil régional ;
- le préfet arrête le plan de région pour la qualité de l'air.

Enfin, le dernier alinéa prévoit une possibilité de révision quinquennale du plan.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 8

Modalités d'application du titre II

L'article 8 du projet de loi dispose que les modalités d'application du titre II relatif aux plans régionaux pour la qualité de l'air sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 8 sans modification.

TITRE III

PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

Article 9

Champ d'application et procédure d'institution des plans de protection de l'atmosphère

L'article 9 du projet de loi dans son premier alinéa habilite **le préfet** à élaborer un plan de protection de l'atmosphère dans deux cas de figure :

- dans les agglomérations de plus de 250.000 habitants. Il s'agit des 21 agglomérations au sens de l'INSEE qui devront être couvertes par un réseau de surveillance de la qualité de l'air au plus tard le 1er janvier 1977 ;

- dans les zones où les valeurs limites définies à l'article 3 du projet de loi sont dépassées.

La mise en place des plans de protection de l'atmosphère vient se substituer à celle des zones de protection spéciale prévue par l'article premier du décret 91-1122 du 25 octobre 1991 : *dans les cas où des niveaux de concentration des polluants dans l'atmosphère atteignent ou risquent de dépasser les limites jugées admissibles, des zones de protection spéciale peuvent être créées sur proposition du préfet et après avis du conseil départemental d'hygiène, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'environnement et du ministre chargé de la santé.* Cet arrêté est également contresigné par le ministre chargé de l'énergie, lorsqu'il induit des dispositions modifiant les conditions d'utilisation des combustibles et par le ministre chargé des transports si il comporte des dispositions relatives aux véhicules. La définition des zones se fait en fonction des densités de population et du risque de dépassement des valeurs limites pour les substances polluantes surveillées.

La procédure d'institution des zones de protection spéciale est, à l'heure actuelle, lourde et, a priori, seul Paris est concerné depuis un arrêté du 22 septembre 1978, ainsi que Strasbourg.

Au cours des réunions du groupe de concertation qui ont précédé l'élaboration de la loi, un consensus s'est dégagé sur la nécessité de déconcentrer la procédure d'institution des zones de protection spéciale, et l'on peut souscrire à une telle décision. Il importera seulement de préciser ce qu'il faut entendre par dépassement des valeurs limites car a priori cette situation doit être appréciée sur une certaine durée.

Dans un souci de plus grande clarté concernant le champ d'application de l'article 9, il semble nécessaire de préciser quelle seront les agglomérations concernées, en dehors de celles de plus de 250.000 habitants. Il semble judicieux de retenir le même dispositif que celui arrêté par l'article 3 du projet de loi à propos de la mise en place de la surveillance de l'air et de retenir, à compter du 1er janvier 1998, les agglomérations de plus de 100.000 habitants dans lesquelles les valeurs limites seront dépassées.

Les deuxième et troisième alinéas de l'article 9 précisent les conditions d'élaboration du plan de protection de l'atmosphère. Le projet est soumis au comité régional de l'environnement, institué facultativement par le président du conseil régional et composé de conseillers régionaux de représentants des associations agréées de protection de l'environnement ainsi que de personnes qualifiées.

Puis, le projet de plan est soumis à **enquête publique** dans les conditions fixées 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 procédure de l'enquête publique est obligatoire pour la réalisation d'ouvrages d'aménagement ou de travaux par des personnes publiques ou privées, dès lors qu'en raison de leur taille, de leur nature ou du caractère de la zone concernée, des opérations peuvent affecter l'environnement. On peut rappeler que cette enquête doit être conduite par un commissaire-enquêteur indépendant et qu'elle doit être annoncée quinze jours avant son ouverture. L'enquête doit durer au moins un mois et peut être prolongée par décision motivée du commissaire-enquêteur. Ce dernier bénéficie d'un pouvoir d'instruction et peut tenir des réunions publiques.

Il conduit l'enquête de manière à permettre au public de prendre une connaissance complète du projet et de présenter ses appréciations et contre-propositions. Le commissaire-enquêteur rend des conclusions et un rapport motivé dont la publicité est de plein droit, et qui doit faire état des éventuelles contre-propositions produites durant l'enquête.

Le troisième alinéa précise qu'une fois modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, le plan de protection de l'atmosphère est **arrêté par le préfet**. Considérant que la zone de compétence du comité régional de l'environnement ne coïncide pas de façon satisfaisante avec la délimitation des agglomérations, votre commission suggère de reprendre le dispositif en vigueur pour les zones de protection spéciale qui prévoient l'avis du conseil départemental d'hygiène. Institué par le décret n° 88-573 du 5 mai 1988, ce conseil présidé par le préfet du département, est composé notamment des directeurs départementaux des affaires sanitaires et sociales, de l'agriculture, de l'équipement, de l'industrie, de la protection civile, de deux conseillers généraux, trois maires, un membre désigné par le préfet sur proposition des associations agréées de protection de l'environnement... d'un médecin inspecteur de la santé, de quatre personnes qualifiées dont deux médecins. La composition de ce conseil garantit a priori la prise en compte des implications d'un plan de protection de l'atmosphère, tant en ce qui concerne les mesures arrêtées que les objectifs poursuivis, notamment au regard de la santé publique.

Le dernier alinéa de l'article 9 du présent projet de loi fixe les délais de mise en oeuvre des plans de protection de l'atmosphère :

- dans les agglomérations de plus de 250.000 habitants, le plan de protection de l'atmosphère est arrêté dans un délai de dix-huit mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi :

- dans les zones dans lesquelles est constaté un dépassement des valeurs limites, le délai de dix-huit mois s'applique à compter de la date à laquelle le dépassement est constaté. Par coordination avec ce qui est proposé au premier alinéa de l'article 9, il faut préciser que le délai de dix-huit mois se calcule à l'issue de la période de référence.

Votre commission vous propose d'**adopter l'article 9, sous réserve d'un amendement** précisant son champ d'application, d'un amendement proposant la consultation des conseils départementaux d'hygiène et d'un amendement de coordination.

Article 10

Contenu du plan de protection de l'atmosphère

L'article 10 du projet de loi, dans son premier alinéa, fixe le contenu du plan de protection de l'atmosphère qui peut **renforcer les objectifs** de qualité de l'air établis au niveau national en fonction des spécificités de la zone considérée. Compte tenu des objectifs ainsi fixés, le plan de protection de l'atmosphère recense les mesures permettant d'atteindre ces objectifs et peut, en outre, renforcer les mesures techniques nationales adoptées pour réduire la consommation d'énergie et limiter les sources d'émission de substances polluantes. Les articles 19 et 20 du projet de loi prévoient leur application dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat pour réglementer les unités thermiques et les catégories d'appareil consommateurs d'énergie. Les mesures arrêtées dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère sont très proches dans leur inspiration de celles que le préfet peut arrêter aujourd'hui en vue de limiter la pollution atmosphérique à l'intérieur des zones de protection spéciale et qui sont prévues par l'article 3-1 du décret n° 74-415 du 13 mai 1974 relatif au contrôle des émissions polluantes dans l'atmosphère, modifié par le décret n° 91-1122 du 25 octobre 1991.

Le second alinéa de l'article 10 du projet de loi énumère, en les détaillant, les dispositions contenues dans le plan de protection de l'atmosphère pour atteindre les objectifs de qualité de l'air ou renforcer les mesures techniques nationales prévues aux articles 19 et 20 du projet de loi. Outre l'usage du terme « notamment » qui affaiblit la portée juridique du dispositif, on peut raisonnablement considérer qu'il s'agit de dispositions à caractère réglementaire, qui figurent déjà dans les articles 8 et 9 du décret n° 74-415 du 13 mai 1974 relatif au contrôle des émissions polluantes dans l'atmosphère et à certaines utilisations de l'énergie thermique modifié par le décret n° 91-1122 du 25 octobre 1991. Il n'apparaît donc pas nécessaire de les faire figurer à l'article 10 du projet de loi.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 10, sous réserve de cet amendement de suppression du second alinéa.

Article 11

Mesures de prévention à l'encontre des sources de pollution atmosphérique

L'article 11 du projet de loi précise que, dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère et pour atteindre les objectifs de qualité de l'air, les autorités compétentes en matière de police arrêtent les mesures préventives destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique :

- par autorités compétentes en matière de police, il faut entendre le maire par sa compétence générale, le préfet lorsque la police est étatisée au terme des dispositions de l'article L.2213-2 du code général des collectivités territoriales ou le préfet de police de Paris ;

- les sources de pollution atmosphérique sont fixes ou mobiles. En ce qui concerne les sources fixes, le second alinéa de l'article 11 du projet de loi précise que, lorsqu'il s'agit d'**installations classées**, les mesures de prévention sont prises sur le fondement de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées. Dans tous les autres cas, à savoir les installations non classées ou les sources de pollution **mobiles**, les autorités compétentes en matière de police sont habilitées à intervenir à titre préventif ;

- les mesures décidées dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère peuvent être d'application permanente ou temporaire. Dans le cas des installations classées, la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées prévoit que le préfet peut subordonner l'autorisation de fonctionnement à la réalisation d'aménagements en vue de réduire les émissions de substances polluantes, restreindre, voire même suspendre l'activité, à l'occasion de laquelle se produisent les rejets. Pour les autres sources de pollution, le maire ou le préfet peuvent décider de la restriction ou de la suspension d'une activité, lorsqu'il s'agit d'une source fixe de pollution ou prescrire des limitations à la circulation des véhicules, si les sources mobiles de pollution atmosphérique sont en cause.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 12

Mesures prises dans le cadre de la procédure d'alerte

L'article 12 du projet de loi arrête un dispositif dérogatoire aux dispositions prévues à l'article précédent qui habilite les autorités compétentes en matière de police à prendre des mesures préventives destinées à réduire les émissions de substances polluantes.

Ce dispositif dérogatoire intervient lors d'un « pic » de pollution quand un ou plusieurs seuils d'alerte sont atteints. Il habilite, dans tous les cas, le préfet à intervenir. Celui-ci, après avoir consulté les maires des communes concernées arrête les mesures imposant la restriction ou la suspension des activités concourant aux pointes de pollution, qu'il s'agisse de sources fixes ou mobiles d'émission de substances polluantes. Le préfet, dans le cadre de la procédure d'alerte, peut imposer dans toutes les communes concernées par le « pic » de pollution des restrictions quant à la circulation des véhicules.

Les compétences données au préfet par l'article 12 du projet de loi sont larges et lui donnent des pouvoirs plus étendus que ceux dont il dispose actuellement en ce qui concerne la circulation des véhicules.

En effet, le décret n° 74-415 du 13 mai 1974 relatif au contrôle des émissions polluantes dans l'atmosphère, modifié par le décret n° 91-1122 du 25 octobre 1991, s'il donne, dans le périmètre des zones de protection spéciale ou des zones sensibles, des pouvoirs étendus au préfet pour réglementer les activités fixes responsables des émissions de substance polluantes, il ne prévoit pas de mesures de restriction à l'encontre de la circulation automobile.

Dans le cas particulier de la région Ile-de-France, l'article 7 de l'arrêté interpréfectoral n° 94-10504 relatif à la procédure d'alerte et d'information du public en cas d'épisode de pollution atmosphérique autorise le *préfet de police pour Paris et les préfets de départements*, lorsqu'il s'agit d'une pollution par le dioxyde de soufre, à *imposer aux exploitants des installations fixes l'interdiction momentanée de l'usage de certains combustibles et le ralentissement ou l'arrêt du fonctionnement de certaines installations*. En revanche, l'article 2 de l'arrêté interpréfectoral précité dispose qu'en cas de dépassement d'un seuil d'alerte, *la population de la région Ile-de-France est invitée à limiter l'usage des véhicules à moteur au strict nécessaire et la population qui ne réside pas ou ne travaille pas en région Ile-de-France est invitée à reporter, à la fin de l'épisode de pollution, ses déplacements dans ces départements*.

Le dispositif arrêté par le préfet en matière de circulation automobile pourra être plus contraignant en cas de « pic » de pollution, mais il faut évoquer ici le coût économique de toute mesure restreignant la circulation automobile, en termes de journées de travail perdues ou de baisse d'activité économique pour les entreprises. Pour minimiser ce coût potentiel, il conviendrait de s'assurer de la fiabilité scientifique des mesures ayant

déclenché le seuil d'alerte, et développer l'offre de transports alternatifs aux véhicules responsables de la pollution.

D'autre part, **il faut s'interroger sur l'efficacité d'un dispositif restreignant la liberté de circulation** lorsqu'on sait, notamment, en cas de pollution par l'ozone, que, pour être efficace, les restrictions à la circulation automobile devraient intervenir **la veille** du jour où le « pic » de pollution va survenir, alors même que ce « pic » de pollution peut ne pas se produire en raison d'un changement météorologique et qu'en l'état actuel des instruments de mesure utilisés par les réseaux de surveillance, on ne peut prévoir à l'avance les pics de pollution. Il conviendra donc d'être prudent dans la mise en oeuvre d'un tel dispositif.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 12 sans modification.

Article 13

Conditions d'application du titre III

L'article 13 du projet de loi dispose que les modalités d'application du titre III instituant les plans de protection de l'atmosphère sont définis par un décret en Conseil d'État, tout en précisant que l'article 12 du projet de loi qui habilite le préfet à prendre des mesures tendant à restreindre, voire à suspendre, les activités participant aux pointes de pollution est d'application immédiate.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sous réserve d'un amendement rédactionnel qui se fonde sur le principe général d'entrée en vigueur immédiate d'une loi dès sa publication au Journal Officiel sous réserve, pour certaines de ses dispositions, de l'adoption de décrets d'application.

TITRE IV

PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Article 14

Régime juridique des plans déplacements urbains

Article 28 de la LOTI

L'article 14 qui nous est soumis procède à une réécriture de l'article 28 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 ainsi qu'à l'insertion d'articles 28-1, 28-2 et 28-3 nouveaux dans cette loi qui est le texte central de l'organisation des transports dans notre pays. Sur le plan des principes, il faut accueillir ces novations avec satisfaction dans la mesure où la loi d'orientation -la LOTI- avait pu apparaître jusqu'à présent comme une bible intangible.

- La première phrase du texte proposé pour l'article 28 de la LOTI reprend la première phrase du deuxième alinéa du texte actuellement en vigueur de l'article 28. Un adjectif disparaît : le terme « *généraux* » pour qualifier les principes de l'organisation des transports. Deux termes apparaissent pour qualifier ces transports : « *de personnes et de marchandises* ».

La nouvelle rédaction aboutit à la disparition de l'actuel premier alinéa de l'article 28 qui prévoyait que le plan de déplacements urbains pouvait porter « *sur tout ou partie du territoire compris à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains* ». Dans la rédaction proposée, la troisième phrase du premier alinéa de l'article 28 précise que le plan de déplacements urbains « *couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre.* »

Le nouveau texte est, en outre, inspiré par le souci d'assurer la cohérence des plans de déplacements urbains, non seulement avec les documents d'aménagement :

- schémas directeurs ;
- schémas de secteurs ;

mais aussi avec les plans régionaux pour la qualité de l'air, tel qu'ils sont institués par le titre II (article 6 à 8) du présent projet de loi.

Un tel souci de cohérence est louable. On peut toutefois observer que le projet omet de faire référence aux directives territoriales d'aménagement, dont l'édition a été rendue possible par l'article 4 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

La nouvelle rédaction proposée pour l'article 28 vise ensuite à préciser l'objet des plans de déplacements urbains. Cette rédaction diffère de la rédaction actuellement en vigueur, sans pour autant lui faire perdre son caractère indicatif dont on peut regretter la relativement faible valeur normative.

Dans la rédaction actuelle, les objectifs assignés aux plans de déplacements urbains sont :

- l'utilisation « *plus rationnelle* » de la voiture -terme dont la valeur juridique permet des commentaires infinis mais qui n'en a pas moins été repris, s'agissant de l'énergie, dans le titre même du projet qui nous est soumis ;

- la bonne « *insertion* » -terme qui relève du jargon technocratique- des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun.

La nouvelle rédaction proposée vise :

- « *l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès ;* »

- « *la protection de l'environnement* ».

Les objectifs assignés sont :

- un « *usage coordonné de tous les modes de déplacements* » -le pluriel employé ici apportant peu au sens. On remarquera que le terme « *d'usage coordonné de tous les modes* » est plus clair que celui d'insertion. Il correspond bien au concept d'**intermodalité** mis en évidence à de nombreuses

reprises depuis le rapport « Carrère » de juillet 1992. L'objectif de coordination doit être atteint « *notamment* » -terme qui ouvre la porte à toute hypothèse- par une affectation « *appropriée* » de la voirie -terme, lui aussi, vague- ;

- « *la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie* ». Cette formule, si elle est plus explicite que la notion « *d'utilisation rationnelle* » de la voiture n'en reste pas moins faiblement normative. On observera qu'elle ne fait, en réalité, que préciser le concept de « *protection de l'environnement* » utilisé plus haut.

● Le second alinéa du texte proposé pour l'article 28 est, en revanche, parfaitement normatif. Il rend obligatoire l'élaboration d'un plan de déplacements urbains dans toute agglomération de plus de 250.000 habitants.

Une telle rédaction soulève deux questions. D'abord la notion « *d'agglomération de plus de 250.000 habitants* », déjà employée à l'article 3 et à l'article 9, mérite d'être explicitée. A l'évidence, les auteurs du projet de loi n'ont pas entendu limiter l'application de cette mesure aux seules villes de plus de 250.000 habitants qui, au vu des résultats du recensement de 1990, ne sont qu'au nombre de sept (Paris, Marseille, Lyon, Toulouse, Nice, Strasbourg et Nantes). Il conviendrait donc qu'une **cartographie précise** des zones de population agglomérée dépassant 250.000 habitants vint préciser cette notion.

Selon certains, il n'y aurait pas lieu d'introduire de seuil pour la réalisation d'un plan de déplacements urbains. De tels plans devraient, à leurs yeux, être obligatoires pour tous les périmètres de transport urbain. Tout en relevant la valeur de ces remarques, la commission n'a pas jugé opportun de rendre une telle mesure systématique, afin de conserver au projet son caractère incitatif.

Pour finir, ce n'est pas l'élaboration du plan, mais le plan lui-même qui devrait être rendu obligatoire. Il y a donc, là aussi peut-être, un resserrement de l'expression à envisager.

Article 28.1 de la LOTI

● Le 1° du texte proposé pour l'article 28.1 de la LOTI soulève une difficulté conceptuelle. Il indique, en effet, que « *les orientations* -terme qui vient concurrencer les concepts de « *principes* » et de « *prescriptions* » posés à l'article 28- « *du plan de déplacements urbains portent sur le développement des transports collectifs* ». En soi, l'expression « *transports collectifs* » ne serait pas insolite dans la LOTI. On retrouve, en effet, ce terme dans l'article 3 de la loi, par opposition, aux « *transports individuels* ». Mais il se trouve que, dans sa rédaction actuelle, l'article 28 de la LOTI, en son troisième alinéa, comporte l'expression de « *transports en commun* ». Les rédacteurs du projet de loi ont préféré à cette dernière expression celle de « *transports collectifs* ». Un doute subsiste sur l'opportunité d'un tel choix en ce que l'expression retenue ne fait référence ni au transport des voyageurs ni à celui des marchandises, mais on peut penser que c'est du seul transport de voyageurs qu'il s'agit. Or, la LOTI fait, à son article 7, emploi de l'expression « *services de transport public régulier de personnes* » qui paraît, d'un point de vue juridique, plus exacte. On pourrait y adjoindre l'expression de « *transport public de marchandises* », introduite par le dernier alinéa de l'article 5 de la même loi.

Le 1° du texte proposé pour l'article 28.1 de la LOTI précise ensuite que les orientations du plan de déplacements urbains portent sur « *le développement [...] des moyens de déplacement économes et les moins polluants* ». Outre le fait que le terme « *économe* », employé isolément, semble abscons, une telle formule est un peu redondante par rapport à la notion de « *promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie* » posée au premier alinéa de l'article 28, dans la nouvelle rédaction proposée.

On observera, en outre, que l'adjonction d'un membre de phrase commandé par le mot « *notamment* » -terme qui affaiblit toujours la force normative d'un texte- commande l'évocation, qui pourrait sembler insolite à certains, de « *l'usage de la bicyclette et de la marche à pied* ». Cette expression fait écho à la notion « *d'insertion des piétons, des véhicules à deux roues* » présente dans la rédaction actuelle du deuxième alinéa de l'article 28.

● Le 2° du texte proposé pour l'article 28.1 de la LOTI prévoit que les orientations des plans de déplacements urbains porteront sur l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération. La rédaction est affaiblie par l'expression « *afin de rendre plus efficace son usage* » qui n'apporte que peu de précision. Quant au terme

« *notamment* », il ouvre une énumération dont le caractère vague risque d'être une source de contentieux.

Enfin, si l'information sur la circulation constitue une idée judiciaire, il conviendrait de préciser que celle-ci ne porte que sur le périmètre de transport urbain couvert par le plan.

Article 28.2 de la LOTI

Le texte proposé pour l'article 28.2 de la LOTI reprend d'abord des éléments de l'actuelle rédaction du premier alinéa de l'article 28 en précisant la procédure à suivre.

La nouvelle rédaction est, sur plusieurs points, plus précise que celle de l'actuel article 28 dont le dernier alinéa renvoie à un décret en Conseil d'Etat le soin de préciser la procédure d'élaboration et de mise en oeuvre des plans de déplacements urbains.

Dans cette nouvelle rédaction, l'initiative de l'élaboration ou de la révision du plan de déplacements urbains est confiée à « *l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il couvre* ». Le projet de plan est arrêté par délibération de cette même autorité.

Il est, ensuite, soumis pour avis non seulement aux conseils municipaux -comme c'était le cas jusqu'alors-, mais aussi aux conseils généraux et régionaux intéressés, ainsi qu'aux préfets. Cet avis doit être rendu dans un délai de trois mois, sauf à être réputé favorable. Cette condition de délai ne figure pas dans la rédaction actuelle. Les avis ainsi donnés sont annexés au projet.

Le projet est alors **mis à disposition du public** pour un délai de deux mois. Cette procédure vient se substituer à celle d'enquête publique prévue actuellement par le deuxième alinéa de l'article 28.

A l'issue de la mise à disposition, le plan, éventuellement -ce n'est qu'une éventualité- modifié pour tenir compte des observations du public est **approuvé** par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice des transports. Le troisième alinéa du texte proposé pour l'article 28.2 de la LOTI se substituerait ainsi à la rédaction du troisième alinéa de l'actuel article 28.

Il est, pour finir, précisé que les « *orientations du plan* » -terme dont le caractère imprécis a déjà été évoqué plus haut- sont :

- mises en oeuvre par l'autorité « *compétente pour l'organisation des transports urbains* » ;

- « *prises en compte* » -terme juridiquement ambigu qui confère une faible opposabilité aux plans de déplacements urbains- par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains.

Ces prévisions reprennent les dispositions de l'actuel quatrième alinéa de l'article 28 de la LOTI.

Article 28.3 de la LOTI

Le texte proposé par l'article 14 pour l'article 28.3 de la LOTI institue, s'agissant des plans de déplacements urbains, un **régime spécifique pour la région Ile-de-France**. Alors que le texte proposé pour l'article 28.2 de la LOTI définit le régime des plans de déplacements urbains pour l'ensemble des régions, l'article 28.3 revêt **un caractère dérogatoire** en inversant les termes de la procédure.

C'est à l'État -à travers sa direction régionale de l'Équipement- et non pas à l'autorité organisatrice des transports urbains que revient l'initiative de l'élaboration, puis de la révision du plan. En revanche, le Syndicat des transports parisiens (STP) qui, en région Ile-de-France, est l'autorité organisatrice et qui est présidé par le préfet de région est associé à l'élaboration et délibère sur le projet de plan.

Ce caractère dérogatoire résulte de la situation particulière dans laquelle se trouve la région d'Ile-de-France pour l'organisation des transports. En effet, la région ne figure pas, de fait, à la différence des conseils généraux des départements concernés, dans les instances dirigeantes du Syndicat des transports parisiens où l'État détient la majorité. Si une réforme du Syndicat des transports parisiens a été envisagée à plusieurs reprises, celle-ci n'a pas été réalisée jusqu'à présent et, en tout état de cause, tel ne serait pas l'objet du présent projet de loi.

Les auteurs du projet de loi ont donc opté, s'agissant des plans de déplacements urbains, pour une procédure qui, tout en prévoyant la consultation du Syndicat des transports parisiens, permet à la région d'Ile-de-France d'être, elle aussi, consultée.

Le texte proposé pour l'article 28.3 précise, par ailleurs, que les « prescriptions » du plan -terme qui pourrait être précisé- doivent être compatibles avec les orientations du schéma directeur de l'Ile-de-France prévu par l'article L.141-1 du code de l'urbanisme. Il convient de rappeler que l'article 141-1 résulte, dans sa rédaction actuelle, de l'article 40 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

S'agissant de la consultation des usagers et des associations, on remarquera qu'une extension de cette consultation aurait pu être prévue au profit des professionnels du transport.

Des conditions identiques à celles définies à l'article 28.2 pour la mise à disposition du public sont fixées, s'agissant de la région d'Ile-de-France.

Le plan est arrêté par « l'autorité administrative ». C'est-à-dire, selon toutes apparences, le préfet de région.

La consultation, dans un délai de six mois, du Conseil de Paris et des conseils généraux des départements composant la région est prévue. En revanche, aucune consultation des préfets des mêmes départements n'est expressément prévue.

Plus délicate risque de s'avérer, en outre, la **consultation prévue, dans le même délai de six mois, des conseils municipaux**. En effet, la région d'Ile-de-France compte **1.281 communes**. Il semble irréaliste d'imaginer pouvoir convier tous les maires en une seule session de consultation. La solution d'une **procédure consultative par fractions** du plan de déplacements urbains semble donc devoir être retenue dans les faits.

Pour finir, le plan devra être « *pris en compte* » par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains. S'il présente l'avantage de la souplesse et le caractère de l'incitation, le concept de « *prise en compte* » présente, en revanche, celui du flou juridique. En clair, la force d'opposabilité des plans de déplacements urbains pourrait rester faible et ceux-ci n'auraient qu'une valeur indicative.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 14, sous réserve de quatre amendements.

Article 15

Applicabilité à l'Ile-de-France des dispositions de la LOTI relatives aux objectifs et orientations des plans de déplacements urbains

Article 46 de la LOTI

L'article 15 du projet de loi constitue un corollaire de l'article 14.

L'article 46 de la LOTI prévoit, dans sa rédaction actuelle, que « *l'adaptation des dispositions des paragraphes II et III de l'article 7 du chapitre IV du titre Ier et des chapitres II et III du titre II de la présente loi à la région d'Ile-de-France fera l'objet de dispositions législatives spéciales* ».

L'article 15 du projet qui nous est soumis tend à compléter cet article 46 par la phrase suivante : « *Toutefois, les dispositions des articles 28 et 28.1 de la présente loi sont applicables en région Ile-de-France* ».

Si le texte proposé par l'article 14 du projet pour l'article 28.3 de la LOTI a fixé un régime spécifique s'agissant de la région d'Ile-de-France, il reste donc que sont applicables à cette région :

- le texte proposé par le même article pour l'article 28 de la LOTI, à savoir la définition des objectifs du plan de déplacements urbains ;

- le texte proposé pour l'article 28.2 de la même LOTI, à savoir la définition des orientations de ce plan.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

TITRE V

URBANISME ET ENVIRONNEMENT

Article 16

Prise en compte de l'environnement dans les choix d'infrastructures

Article 14 de la LOTI

L'article 16 du projet qui nous est soumis tend à opérer des modifications à l'article 14 de la LOTI.

Au premier alinéa de cet article 14, qui traite des fondements des choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport opérés sur fonds publics, il est ainsi prévu qu'outre les besoins des usagers, les impératifs de sécurité, les objectifs du Plan et de l'aménagement du territoire, les nécessités de la défense, les flux, ainsi que les coûts économiques et sociaux, ces choix devront prendre en compte :

- les impératifs de protection de l'environnement ;
- les coûts des atteintes à l'environnement.

Il est en outre prévu d'ajouter, après le troisième alinéa de l'article 14 de la LOTI, un alinéa nouveau qui prévoirait que les schémas directeurs d'infrastructures établis par l'État en concertation avec les régions et les autres collectivités locales -schéma routier, schéma des voies navigables, schéma ferroviaire, schéma des ports maritimes, tels qu'ils ont été définis par

l'article 18 de la loi n°95-115 d'orientation pour l'aménagement et de développement du territoire- comprennent « *une analyse globale des effets sur l'environnement* »

En dépit de leur caractère un peu vague et indicatif, de telles dispositions ne peuvent être que favorablement accueillies.

Dans le rapport « Transports.Destination 2002 » qu'il avait rendu en juillet 1992, le préfet Carrère indiquait (p. 12-14) :

« Peut-être est-ce, avec ce débat, la première fois que se trouvent publiquement, ouvertement et très librement confrontés, le transport et l'environnement dans son acception la plus large (...). Dans la comparaison des coûts entre modes de transport, une meilleure considération des externalités -et d'abord de la valeur humaine- est possible progressivement »...

Cette thèse devait être reprise par divers rapports synoptiques et, dans le rapport qu'il adressait au ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, en septembre 1993, M. Renaud Abord de Chatillon indiquait (p. 36) : « *Le secteur des transports, très consommateur d'énergie, est et sera très touché par la montée des problèmes d'environnement touchant l'énergie et la mondialisation de beaucoup de ces problèmes.* »

Confirmant ces précisions, le projet de loi qui nous est soumis apparaît comme une étape décisive dans le mûrissement du problème « *transport/environnement* » et l'article 16 comme une disposition inspirée par la sagesse.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 17

Coordination de diverses dispositions du code de l'urbanisme

L'article 17 du projet de loi intègre dans différents articles du code de l'urbanisme, le principe de prévention des pollutions atmosphériques, afin qu'il soit pris en compte dans certains documents d'urbanisme.

● Le paragraphe I de l'article 17 du projet de loi modifie l'article L.110 du code de l'urbanisme qui dispose que le territoire français est le patrimoine commun de la nation d'où en découlent pour les collectivités publiques gestionnaires de ce patrimoine, un certain nombre d'obligations afin d'assurer un développement respectueux des équilibres naturels et des équilibres de population entre zones urbaines et rurales. La modification proposée tend à ajouter à cette énumération l'obligation de rationaliser la demande de déplacements ; ceci afin d'intégrer dans les décisions d'aménagement du territoire la dimension transports. Ainsi, lors du choix d'une implantation de zone industrielle, parmi les éléments d'appréciation devront figurer des renseignements sur l'existence ou non de modes de transports collectifs afin de rationaliser la demande de déplacements.

● Le paragraphe II de l'article 17 du projet de loi complète le texte de l'article L.121-10 du code de l'urbanisme qui définit le contenu des documents d'urbanisme. Ces derniers doivent préserver les activités agricoles, protéger les sites et paysages tout en prévoyant suffisamment d'espace pour les activités économiques et les besoins en habitat.

La modification proposée ajoute la nécessité de la maîtrise des besoins en déplacement ainsi que la prise en compte des pollutions de toute nature. Il paraît judicieux que, lors de l'élaboration de documents d'urbanisme ou lors des choix d'aménagement de l'espace, les collectivités publiques soient tenues de prendre en compte la dimension des transports et des déplacements.

En revanche, y ajouter l'obligation de prévenir des pollutions et nuisances « *de toute nature* » présente certains inconvénients. Les termes retenus sont trop imprécis et risquent d'alimenter beaucoup de contentieux sur la légalité des documents urbanisme adoptés.

● Le paragraphe III de l'article 17 du projet de loi modifie l'article L.122-1 du code de l'urbanisme qui définit le contenu des schémas directeurs. Ces documents fixent les orientations fondamentales en matière d'aménagement d'un territoire en veillant à préserver un équilibre entre les activités économiques, agricoles et le développement urbain d'une part et la préservation des sites et paysages naturels d'autre part. La modification proposée ajoute la préservation des milieux naturels et de la qualité de l'air, ainsi que l'obligation de prendre en compte les pollutions et nuisances de toute nature.

La même remarque s'impose à propos de l'imprécision des termes choisis pour désigner des pollutions et nuisances de toute nature.

● Le paragraphe IV de l'article 17 du projet de loi modifie le dernier alinéa de l'article L.123-1 du code de l'urbanisme qui fixe la liste des documents d'urbanisme avec les orientations desquels les plans d'occupation des sols doivent être compatibles. Il s'agit des schémas directeurs et de secteur, des directives territoriales d'aménagement et des lois d'aménagement et d'urbanisme. La modification proposée ajoute à la liste les orientations des plans de déplacement urbains dans les zones où ils ont été adoptés.

● Enfin, le dernier alinéa de l'article 17 précise que l'introduction de ces nouvelles références se fera progressivement à l'occasion de la révision des documents d'urbanisme concernés.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 17, sous réserve de deux amendements de précision.

Article 18

Contenu des études d'impact

L'article 18 du projet de loi se propose de modifier l'article 2 de la loi 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, qui définit le contenu de l'étude d'impact.

Ces études d'impact sont obligatoires pour tous les ouvrages et aménagements ayant une incidence sur le milieu naturel ou sur l'environnement. Les dérogations sont fonction de l'importance de l'incidence présumée et de l'importance de la dimension des ouvrages appréciée par un seuil financier. Sont soumis, néanmoins, sans condition de coût ou de dimension à l'exigence d'une étude d'impact les travaux d'exploitation de mines, les aménagements de stockage souterrains de gaz, hydrocarbures ou de produits chimiques, les installations classées soumises à autorisation, les centrales nucléaires, les défrichements soumis à autorisation et les remembrements. Le décret du 25 février 1993, modifiant le décret d'application du 12 octobre 1977 précise ce qu'il faut entendre par l'analyse des effets sur l'environnement : il s'agit des effets directs ou indirects, temporaires ou permanents sur la faune, la flore, les sites et les paysages, le sol, l'air, le climat, les milieux naturels.

Les préoccupations du projet de loi sur la préservation de la qualité de l'air et la lutte contre les pollutions atmosphériques sont ainsi prises en compte dans le contenu des études d'impact.

L'article 18 du projet de loi propose de préciser que l'étude d'impact devra comporter une analyse des **effets sur la santé** du projet envisagé, ainsi que pour les infrastructures et les installations, une étude, des **coûts collectifs** des pollutions engendrées et une évaluation des consommations énergétiques résultant du projet notamment en raison des déplacements entraînés.

Comme il a été indiqué lors de l'examen de l'article 17, la notion de coûts collectifs des pollutions et nuisances de toute nature est générale et va au-delà de la nécessaire préservation de la qualité de l'air. De plus, l'obligation de produire une étude sur les consommations énergétiques notamment dues aux transports de personnes, de marchandises, générées par le projet d'infrastructure ou d'installation apparaît comme très difficile à réaliser puisqu'elle reposerait sur des prévisions d'activités et sur des projections quant aux lieux de résidence de la main d'oeuvre employée.

Enfin, le second alinéa de l'article 18 précise les modalités d'entrée en vigueur des nouvelles obligations devant figurer dans les études d'impact.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 18, sous réserve d'un amendement de coordination et d'un amendement modifiant le contenu des obligations nouvelles introduites dans les études d'impact.

TITRE VI

MESURES TECHNIQUES NATIONALES

Article 19

Mesures destinées à réduire la consommation d'énergie et à prévenir les émissions polluantes - Incorporation d'un taux minimal d'oxygène

Les deux premiers paragraphes de l'article 19 confient au pouvoir réglementaire le soin de prendre un certain nombre de dispositions à caractère technique destinées à réduire la consommation d'énergie et à prévenir les émissions polluantes.

Le paragraphe III de l'article 19 rend obligatoire l'incorporation d'un taux minimal d'oxygène dans les carburants avant le 1er janvier 2000.

I. Les dispositions à caractère technique

● Le pouvoir réglementaire se voit confier, par le **paragraphe I**, une large délégation pour fixer des règles permettant de répondre à un double objectif :

- la réduction de la consommation d'énergie ;
- la limitation des sources d'émission de substances polluantes.

La **notion d'efficacité énergétique** paraît **plus pertinente** que celle de réduction de la consommation d'énergie. Il s'agit, en effet, d'inciter les acteurs économiques à améliorer le rapport entre l'énergie consommée et la prestation obtenue. Une telle amélioration peut, en tout état de cause, permettre des économies d'énergie.

Le paragraphe I prévoit que des décrets en Conseil d'État pourront réglementer et contrôler :

« 1° la fabrication, l'utilisation et l'entretien des objets mobiliers, autre que les véhicules, ainsi que la fabrication et l'utilisation des produits ;

2° l'élaboration, la commercialisation et l'utilisation des combustibles et carburants. »

On vise ici, notamment, des sources mobiles ou diffuses de pollution, telles que les appareils, produits, combustibles et carburants, à l'exception des véhicules qui font l'objet de dispositions spécifiques.

L'article premier de la loi n° 48-400 du 10 mars 1948 sur l'utilisation de l'énergie prévoit déjà que des décrets pourront assurer la publication de telles normes, mais il ne s'agit que d'une publication -pas d'un contrôle- et celle-ci vise exclusivement certaines catégories d'appareils thermiques.

Le présent projet de loi va donc plus loin que la loi de 1948, qui fera l'objet d'une abrogation en application du paragraphe II de l'article 38 du présent projet de loi.

Il paraît toutefois difficile de confier au pouvoir réglementaire le soin de fixer les modalités de fabrication des objets mobiliers ou des produits. Il peut fixer des obligations de résultat aux entreprises, mais difficilement réglementer la fabrication des produits en tant que telle. Il peut, en revanche, imposer le respect de **normes et de spécifications**, c'est-à-dire de conditions techniques de production.

● Le **paragraphe II** octroie également au pouvoir réglementaire la faculté, en vertu du 1°, d'imposer aux constructeurs et utilisateurs de « **vérifier et contrôler** » leurs appareils, ceci à leurs frais.

L'article premier de la loi de 1948 précitée sur l'utilisation de l'énergie impose de tels contrôles, mais uniquement pour certaines catégories d'appareils thermiques. Le texte proposé est donc plus global. Une telle disposition est de nature à favoriser des économies d'énergie.

Les décrets pourront, par ailleurs, en vertu du 2° du paragraphe II : « *préciser les conditions d'interdiction ou de limitation de la publicité ou des campagnes d'information commerciale relatives à l'énergie ou à 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 premier de la loi n° 74-908 du 29 octobre 1974 relative aux économies d'énergie* ».

L'article premier de la loi de 1974 visée par cet alinéa autorise le Gouvernement, par décret en Conseil des Ministres, à « *interdire toute publicité ou toute campagne d'information commerciale* » relative aux produits énergétiques ou à leurs conditions d'utilisation, ceci en vue de remédier à une pénurie énergétique ou à une menace sur l'équilibre des échanges extérieurs.

Les objectifs au nom desquels un tel décret peut être pris sont donc beaucoup plus restrictifs que ceux fixés par le présent projet de loi.

Ce dernier vise, en outre, les appareils consommateurs d'énergie.

Cet alinéa accorde une délégation large au pouvoir exécutif. On autoriserait, en l'adoptant, le pouvoir réglementaire à limiter le libre exercice du commerce et de l'industrie, au-delà des cas prévus par la loi de 1974. On amputerait ainsi le législateur d'une partie de ses compétences. Le Conseil constitutionnel a d'ailleurs déjà annulé des dispositions de cette nature, notamment dans sa décision n° 93-322 du 28 juillet 1993 concernant la loi relative aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel.

Ce « blanc seing » octroyé au Gouvernement s'avère d'autant plus contestable que c'est bien la loi, et non un décret, qui, par exemple en matière de boissons alcooliques, a précisé les conditions d'interdiction de limitation de la publicité. L'article 17-1 du code des débits de boissons, instauré par l'article 10-V de la loi n° 91-32 du 10 janvier 1991, va jusqu'à préciser les caractéristiques de la publicité en se référant à « *son graphisme, sa présentation, l'utilisation d'une dénomination, d'une marque, d'un emblème publicitaire ou de tout autre signe distinctif.* »

Les termes du 2° du paragraphe II du projet de loi sur l'air paraissent ainsi confier au pouvoir réglementaire une latitude d'action qui pourrait être préjudiciable au libre exercice du commerce et de l'industrie.

Enfin, le 3° du paragraphe II prévoit que les décrets en Conseil d'État pourront « *définir les cas et conditions dans lesquels peut être interdite ou réglementée l'émission dans l'atmosphère des substances visées à l'article 2 de la présente loi* ».

II. Incorporation obligatoire d'un taux minimal d'oxygène

Le dernier paragraphe de l'article 19 tend à rendre obligatoire, avant le 1^{er} janvier 2000, l'incorporation d'un taux minimum d'oxygène dans tous les carburants et les combustibles liquides. Par carburants, on entend les essences, mais aussi le gazole. Pour ce qui est des combustibles liquides, il s'agit notamment du fioul. Le gaz de pétrole liquéfié (GPL) serait exclu de ce procédé d'incorporation, et ceci pour des raisons techniques : l'incorporation d'oxygène dans un tel combustible est, en effet, impossible. De même, le carburant pour aéronefs ne serait pas concerné par cette incorporation compte

tenu de la complexité des règles de sa composition, définies en partie par l'organisation mondiale de l'aviation civile.

Ce paragraphe III de l'article 19 constitue la traduction législative de l'engagement pris par le Premier ministre le 8 février dernier, lors de la conférence annuelle agricole, de rendre obligatoire l'incorporation de composants oxygénés dans les carburants d'ici l'an 2000.

Il faut souligner que le Sénat a été un précurseur en ce domaine puisque, dès 1986, le groupe de travail « Ethanol » avait émis comme première proposition de « *modifier la réglementation sur les carburants oxygénés* » dans son rapport¹. Par la suite, plusieurs propositions de loi d'origine sénatoriale² ont prévu l'incorporation obligatoire de composés oxygénés, notamment la proposition de loi n° 404 - 1993/1994, présentée par votre rapporteur, qui tendait à rendre obligatoire l'incorporation de composants oxygénés dans les carburants pétroliers.

1/ Les précédents

L'obligation d'incorporation de produits oxygénés avait déjà fait l'objet de dispositions législatives dans le passé. En effet, l'article 6 de la loi du 28 février 1923 contraignait les importateurs d'essence à l'acquisition d'alcool pour un montant équivalent à 10% de leur importation mensuelle. Ce pourcentage d'alcool a été, par la suite, augmenté pour certaines catégories de véhicules, dites « Poids lourds » (article 9 de la loi du 4 juillet 1931).

Ces obligations avaient été renforcées d'une part, par l'article 36 de la loi de finances du 31 mars 1932 qui mettait en oeuvre des sanctions et, d'autre part, en obligeant les importateurs de benzols, benzinsés, toluènes et essences de houille pure ou mélangée à acheter mensuellement une proportion d'alcool égale au dixième des quantités d'hydrocarbures dédouanées pendant le mois précédent.

L'obligation d'acheter une quantité globale d'alcool était, dès l'origine, complétée par celle d'incorporer un taux minimum de cet alcool dans les essences. Initialement les mélanges étaient caractérisés par un très fort pourcentage d'alcool incorporé ; l'arrêté du 31 mars 1923 prévoyait 105 volumes d'alcool pour 100 d'hydrocarbures. L'obligation de mélange était assortie d'une exonération totale de la taxe intérieure aux essences.

Ainsi, entre 1923 et 1954, il existait une consommation significative d'éthanol-carburant : le maximum a été atteint en 1936 avec 4.132.007 d'hectolitres. Ces mesures ont été supprimées en 1954.

¹ Rapport d'information du Sénat n° 404 (1985/1986) sur la filière bioéthanol, fait au nom de la commission des affaires économiques, présentés par MM. Michel Souplet, Philippe François, Roland Grimaldi, Rémi Herment, Michel Rigou et Michel Sordel.

² Proposition de loi n° 509 (1991/1992) tendant à rendre obligatoire l'addition de 5 % de carburant d'origine agricole aux carburants pétroliers, présenté par M. Michel Souplet et plusieurs de ses collègues.

La loi n°61-842 du 2 août 1961 relative à la lutte contre les pollutions atmosphériques et les odeurs, et celle du 10 mars 1948 sur l'utilisation de l'énergie, n'envisagent à aucun moment une action sur les composants des carburants ou des combustibles. Tout au plus est-il question du contrôle de l'utilisation des carburants. De même la loi n° 74-145 du 13 mai 1974 relative au contrôle des émissions polluantes dans l'atmosphère prévoit, dans son article 12, que des agents de contrôle peuvent demander des justifications sur la nature des combustibles mais n'évoque pas d'incorporation d'oxygène dans les carburants et combustibles.

Ce sont les crises pétrolières successives de 1973 et 1979 qui ont suscité, notamment dans les pays à forte dépendance énergétique, un vif regain d'intérêt pour les carburants incorporant de l'oxygène (appelés aussi carburants de substitution), issus d'autres sources fossiles que le pétrole ou d'énergies renouvelables telles que la biomasse.

En France, cet intérêt s'est concrétisé au début des années 80 par le plan « Carburol ».

Si, dès 1970, la directive 70/220/CEE a fixé des valeurs limites pour des émissions de polluants par les véhicules à moteur, c'est en décembre 1985 que le Conseil des Communautés européennes a arrêté une directive (85-536) concernant les économies de pétrole brut réalisables par l'utilisation de carburants alternatifs. Aux termes de cette directive, les Etats membres doivent permettre l'addition de composés oxygénés organiques aux essences dans certaines limites. Pour le bioéthanol, la limite a été fixée à 5 % et pour les éthers, dont l'ETBE (Ethyl Tertio Butyl Ether), à 10 ou 15 %.

Par un arrêté de septembre 1987, la France s'est conformée à cette directive en limitant la proportion des éthers à 10 % et en imposant un marquage pour les alcools, méthanol ou éthanol. Cet arrêté, modifié fin août 1991, amène le taux d'incorporation maximum des éthers à 15 %.

En 1993, les normes applicables en matière d'émissions de polluants par les véhicules à essence ont été renforcées. La directive 94/12/CE, relative aux mesures destinées à lutter contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur, avait mandaté la Commission européenne pour effectuer des propositions avant le 31 décembre 1994. Une « directive-cadre » sur la qualité de l'air est ainsi en cours d'adoption par l'Union européenne ; elle sera suivie par une dizaine de « directives-filles », une pour chaque polluant. Les normes d'émissions seront renforcées à nouveau au 1er janvier 1997 et une nouvelle étape est prévue pour l'an 2000.

Par ailleurs, en matière fiscale, la France a pris de nombreuses mesures en faveur de certains de ces carburants de substitution.

La loi de finances pour 1988 avait fixé, pour le bioéthanol, un taux d'imposition à la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) identique à celui du gazole. En décembre 1990 une série de mesures ont été prises par les pouvoirs publics, notamment la suppression du marquage pour le bioéthanol et l'exonération totale de TIPP pour les biocarburants. La loi de finances pour 1993 a rendu définitive l'exonération de la TIPP pour ces derniers.

2/ Un moyen immédiat de lutter contre la pollution

Cette incorporation vise à réduire les émissions de polluants dues principalement à la circulation automobile. Or, comme le relevait déjà votre rapporteur dans sa proposition de loi précitée, *« la protection de l'environnement et la lutte contre la pollution, sous de multiples formes, font aujourd'hui partie des demandes les plus fortement exprimées dans nos sociétés développées. Ainsi, dans les grandes agglomérations, à certaines périodes de l'année, l'émission de polluants par les voitures atteint un niveau jugé, à juste titre, insupportable par les professionnels de la santé comme par l'opinion publique ».*

Aux Etats Unis d'Amérique, le « Clean Air Act » a été mis en place en 1970. Vers la fin des années 80, l'Agence américaine pour l'environnement (EPA) a constaté que les objectifs initiaux n'étaient pas atteints sur deux points : le monoxyde de carbone et l'ozone. Le Clean Air Act a donc été amendé en 1990. Depuis 1992, dans 39 zones où la teneur en monoxyde de carbone de l'air dépassaient les normes admissibles, l'essence doit contenir 2,7 % d'oxygène pendant les quatre mois d'hiver (15 % de MTBE ou 7,7 % d'éthanol). Les essences oxygénées ont été ainsi rendues obligatoires.

Même si, pour de nombreux professionnels, l'utilisation de pots catalytiques ou de filtres à charbon permet de réduire considérablement les émissions polluantes, ces solutions restent insuffisantes. Tout d'abord, entre 50 et 75 % des véhicules européens n'en sont pas dotés ; de plus, ces équipements, notamment les pots catalytiques, ne sont efficaces que s'ils atteignent une température minimum (environ 250°). Or, en ville, les trajets sont courts, et ces pots ne peuvent donc pas remplir leur rôle si les moteurs restent froids. Enfin, la plupart des professionnels estiment qu'il faudra compter environ 10 à 15 ans avant que le parc ne soit totalement renouvelé au profit de nouveaux véhicules moins polluants.

Les carburants propres sont une solution susceptible d'être mise en oeuvre rapidement sans changer ni les systèmes de distribution actuels, ni les moteurs des véhicules, et qui donnera des résultats immédiats. Il se peut qu'une telle option ne soit pas la solution unique pour l'amélioration de la qualité de l'air, mais c'est celle qui se présente comme la solution optimale à court terme.

Par conséquent, s'il va sans dire que le poids des hydrocarbures dans l'économie et les difficultés techniques de la « relève » ne permettent pas de modifier instantanément la situation, la composition des formules d'essence devrait être modifiée en vue d'obtenir une diminution à court terme des gaz d'échappement et des émissions polluantes, sans compromettre les performances du moteur. La caractéristique essentielle de ces essences réside dans le remplacement des composants responsables de la pollution par des composants plus propres contenant de l'oxygène.

Les experts ont mis en évidence le rôle du plomb, renforceur d'octane, mais toxique pour la santé. En Europe, le plomb est condamné à moyen terme, mais rien n'est réglé pour autant. Monoxyde de carbone, oxyde d'azote, composés aromatiques, hydrocarbure imbrûlé et dioxyde de carbone constituent autant de nouvelles et importantes cibles, si l'on veut préserver la santé et l'environnement dans les pays industrialisés. Les effets sur la pollution et la santé de ces différentes substances sont en effet réels.

Cette obligation générale d'incorporation d'un taux minimum d'oxygène permet ainsi d'offrir des perspectives favorables tant en matière d'environnement que de santé publique. Ce projet comble une lacune importante en traitant de la lutte contre les sources mobiles de pollution, c'est à dire pour l'essentiel la pollution d'origine automobile.

3/ Des modalités diverses

L'introduction d'oxygène, notamment dans les carburants, peut s'effectuer de deux manières. Pour l'essence, elle peut s'effectuer soit par l'ajout direct d'alcools d'origine agricole (éthanol) ou industrielle (méthanol), soit par l'incorporation de leurs dérivés obtenus à partir d'isobutène (produit obtenu en raffinerie), le MTBE (Méthyl Tertio Butyl Ether) ou l'ETBE (Ethyl Tertio Butyl Ether). Pour le gazole, il s'agit essentiellement jusqu'à présent de l'ester méthylique de colza, produit chimique obtenu par la réaction du méthanol et d'une huile végétale extraite du colza.

Les oxygénés sont des composés chimiques contenant de l'oxygène dans une chaîne d'atomes de carbone : ils permettent d'augmenter l'indice d'octane présent dans les carburants. **Ces carburants oxygénés sont classés en deux grandes familles :**

- **les biocarburants** : éthanol, huiles végétales, biogaz.... et leurs dérivés : ETBE et esters d'huiles végétales ;

- **les produits issus de la pétrochimie**, tels que le méthanol et le MTBE.

Le débat entre d'une part, les alcools d'origine agricole - comme l'éthanol - ou d'origine industrielle - comme le méthanol - et d'autre part, leurs dérivés obtenus à partir de l'isobutène, l'ETBE et le MTBE, a été ouvert dès les années 1980. Votre commission n'a pas souhaité exclure tel ou tel composé oxygéné : les alcools peuvent être considérés comme un outil efficace, notamment en terme d'aménagement du territoire, même si, techniquement, ils présentent certains inconvénients spécifiques, comme la

vulnérabilité vis-à-vis des traces d'eau, l'augmentation de la pression de vapeur du carburant final et un moindre gain en octane.

Le projet de loi ne fait aucune distinction entre carburants de substitution d'origine végétale ou fossile. Si les effets en matière de rejets d'émissions polluantes sont quasi équivalents, votre rapporteur tient à préciser que l'utilisation de dérivés d'origine végétale permet d'équilibrer le dioxyde de carbone dégagé par celui absorbé lors de la photosynthèse liée à la croissance végétale (forêts ou cultures).

4/ La position de votre commission

Votre commission accueille favorablement cette disposition du projet de loi, à laquelle elle vous propose d'apporter deux amendements.

Le premier est d'ordre rédactionnel et tend à clarifier la rédaction du paragraphe III.

Votre rapporteur tient, de plus, à préciser que l'introduction d'oxygène dans les carburants n'est qu'une étape, certes importante, mais qui devrait pouvoir - à moyen terme - déboucher sur l'obligation de produire des essences reformulées dont les teneurs en aromatiques, benzène, oléfines et soufre seront limitées.

Dans ces conditions, **le second amendement** prévoit qu'un rapport sur la reformulation des carburants et ses effets sur l'économie et la qualité de l'air est soumis par le Gouvernement au Parlement dans un délai de dix huit mois à compter de la publication de la présente loi. Ce rapport établira les modalités de reformulation des essences avant l'an 2000.

Cette reformulation des essences est à l'étude au niveau communautaire. Les études réalisées par la Commission européenne dans le cadre du programme « auto-oil » ont comparé 4 types d'essence avec le super 95 actuellement vendu en Europe. Entre ces différents types d'essence, on fait varier les différents paramètres, notamment la teneur en aromatiques, benzène et oxygène.

LES 4 TYPES D'ESSENCES RETENUS POUR L'ÉTUDE COÛT/EFFICACITÉ

Composition des essences	Essence super 95 européen	Essence type I	Essence type II	Essence type III	Essence type IV	Essence reformulée-USA
Aromatiques en %	40	37	36	30	25	25
Benzène en %	2,3	2,1	1,8	1	0,7	1
Oxygène en %		1,0 facultatif	1,7 facultatif	1,6 obligatoire	2 obligatoire	2 obligatoire

Source : Rapport européen EPEFE-AUTO OIL

La reformulation des essences de type I vers des essences de type IV, c'est à dire dès lors qu'il s'agit de réduire fortement les aromatiques et d'incorporer 2% d'oxygène, soit environ 12% d'ETBE ou MTBE, améliore la qualité de l'air, notamment en milieu urbain.

Aux Etats Unis d'Amérique, après l'application du programme sur les essences oxygénées, une obligation de production d'essences reformulées a été mise en place à partir de 1995. Cette opération concerne 9 villes américaines de plus de 250.000 habitants et doit permettre de réduire les émissions polluantes et l'ozone.

Ces essences doivent contenir, au maximum, 25 % d'aromatiques (dont 1 % de benzène) et 4 % d'oléfines ainsi que 2 % d'oxygène au minimum toute l'année.

Ainsi, les carburants contenant des composés oxygénés et surtout reformulés pourraient apporter une contribution très sensible à l'amélioration de la qualité de l'air dans les villes polluées en diminuant les émissions les plus polluantes.

Votre commission vous propose d'adopter cet article, sous réserve de quatre amendements rédactionnels, d'un amendement supprimant l'habilitation réglementaire à limiter ou interdire la publicité des appareils consommateurs d'énergie et d'un amendement demandant un rapport au Parlement sur la reformulation des carburants.

Article additionnel après l'article 19

Encouragement au développement des véhicules électriques et à l'utilisation de gazoles spécifiques

Votre commission vous propose, par l'article additionnel qu'elle vous présente, que l'Etat et ses établissements publics, les entreprises nationales, les collectivités territoriales et leurs groupements soient incités soit à utiliser des carburants dont le taux minimum d'oxygène a été relevé, soit, lors du renouvellement de leur parc automobile, à acquérir des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique.

Les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air visent en priorité les agglomérations ; ainsi, c'est surtout en milieu urbain et pour les flottes « captives », que l'utilisation de gazoles spécifiques, à haute teneur en composés oxygénés, peut se révéler efficace afin d'améliorer la qualité de l'air. La possibilité de relever le taux minimal d'oxygène, en incorporant, par exemple, de l'ester méthylique de colza, permet d'envisager cette utilisation.

De plus, notre collègue, M. le Sénateur Pierre Laffitte a récemment proposé de soutenir la production de « véhicules à pollution zéro ». Un tel soutien interviendra prioritairement lors du renouvellement des flottes « captives » de l'Etat et des collectivités territoriales.

L'évolution des techniques permet désormais de donner une place importante au véhicule électrique dans le secteur du transport automobile urbain et pour tous les usages qui ne correspondent pas au transport à longue distance. Par ailleurs, son niveau de pollution zéro permet, dans toutes les agglomérations sensibles, de contribuer à résoudre le problème de la pollution atmosphérique dont l'opinion commence à percevoir les effets notamment pour la santé.

Par ailleurs, l'industrie française de l'automobile est désormais en mesure de fabriquer et vendre des véhicules dont le coût d'usage est inférieur à celui des véhicules à moteur thermique, dont la fiabilité a été testée et dont le niveau de pollution est de zéro.

Le présent amendement tend à accélérer l'adoption, partout où cela paraît convenir, de véhicules électriques et à faire régresser la pollution provoquée par le gazole dans les agglomérations.

Votre commission vous demande d'adopter cet article additionnel.

Article 20

Prescriptions pouvant être imposées par les autorités administratives

Cet article prévoit que les décrets en Conseil d'État prévus à l'article 19 peuvent, en outre, déterminer les conditions dans lesquelles les autorités administratives peuvent prescrire un certain nombre d'obligations aux entreprises.

Il s'agit de :

- la définition des normes de rendement applicables à certaines catégories d'appareils consommateurs d'énergie ;

- l'obligation d'afficher la consommation énergétique des produits et des appareils sur le lieu de leur vente ou de leur location et le fait de préciser les méthodes de mesure ;

- 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 le fait de préciser les méthodes de mesure.

Il s'agit également de préciser les conditions dans lesquelles les autorités administratives pourront agréer des experts ou des organismes chargés de contrôler les appareils, en vertu de l'obligation de contrôle imposée aux entreprises par le 1° de l'article 19.

A l'occasion du salon de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), qui s'est tenu en octobre 1995, sur le thème des vingt ans de la politique de maîtrise de l'énergie en France, le ministre de

l'énergie avait souhaité donner un nouveau départ à cette politique et annoncé un certain nombre des mesures prévues par le présent article¹.

Sous réserve de deux amendements rédactionnels et d'un amendement de précision, votre commission vous propose d'adopter l'article 20.

Article 21

Règles concernant les véhicules et leurs équipements

Article L.8-1 du code de la route

L'article 21 du projet de loi, en insérant un article nouveau L8-1 dans le code de la route, donne une base législative aux réglementations existantes et permet :

- de conforter la cohérence juridique des textes sur la base desquels ont été pris tous les arrêtés de transcription des directives européennes ;
- de rassembler dans un même code l'ensemble de la réglementation technique automobile, source de clarté pour les constructeurs et utilisateurs ;
- de ne pas modifier les conditions d'adoption et de transcription dans la réglementation française des directives européennes.

Il convient de rappeler qu'à l'heure actuelle, la réglementation technique des véhicules est une compétence liée, résultant pour l'essentiel des directives de l'Union européenne, qui ont notamment permis, entre 1970 et aujourd'hui, de diviser environ par dix les émissions polluantes des voitures.

Ces directives ont été transcrites en droit français dans la partie réglementaire du code de la route : titre II, chapitre 1 (art. R.54 à R.105-1) et chapitre 2 §1 (article R.106 à R.110).

¹ Voir l'excellent rapport pour avis, présenté par notre collègue M. Jean Besson, au nom de la commission des Affaires économiques, sur le budget de l'énergie pour 1996 (rapport n° 79-Tome III).

Le deuxième alinéa de l'article L.8-1 habilite le pouvoir réglementaire à identifier certaines catégories de véhicules à moteur selon leur degré de pollution. La généralisation de cette vignette -parfois qualifiée de « pastille verte »- pourrait servir de support réglementaire à d'éventuelles restrictions à la liberté de circulation prise par le Préfet sur le fondement de l'article 12 du projet de loi, lorsque les seuils d'alerte sont atteints en matière de pollution atmosphérique.

Sous réserve de deux amendements rédactionnels, votre commission vous propose d'adopter l'article 21

Article additionnel après l'arcle 21

Développement du transport ferroviaire des marchandises

Votre commission vous propose d'insérer un article additionnel incitant au développement du transport ferroviaire des marchandises.

Il faut savoir que le trafic ferroviaire de marchandises a fléchi de 2,4 % en 1992, de 9,5 % en 1993, et, après avoir progressé de 8,1 % en 1994, de nouveau fléchi de 1,7 % en 1995.

Aujourd'hui, il n'assure que 46,4 milliards des 240,8 milliards de tonnes kilomètres du transport de marchandises, soit une part modale de 19,2 % -transit compris-, contre 68,48 % au transport routier et 2,45 % au fluvial.

Sans effort de reconquête par la SNCF des parts du marché du transport des marchandises, sans engagement dans le transport combiné, dans le ferroutage, à l'exemple de ce que font nos voisins suisses, le transport routier conservera une position dominante s'agissant du fret, avec les conséquences sur la pollution atmosphérique que cela implique.

Votre commission vous demande d'adopter cet amendement.

TITRE VII

DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Article 22

Les objectifs de la fiscalité des énergies fossiles

L'article 22 énonce les objectifs des énergies fossiles et définit un principe de financement de la surveillance de la qualité de l'air.

Cet article comporte trois alinéas :

- le premier alinéa précise les objectifs que la fiscalité, en matière d'énergies fossiles, qu'il s'agisse des combustibles ou des carburants, doit s'efforcer d'atteindre. Celle-ci doit tenir compte de l'incidence de l'utilisation de ces énergies sur la compétitivité de l'économie, l'environnement et la sécurité d'approvisionnement. Elle doit viser, au regard de ces objectifs, « *un traitement équilibré entre les différents types de combustibles ou de carburants* » ;

- le deuxième alinéa propose, en application du principe pollueur-payeur, que la surveillance de la qualité de l'air soit financée dans les conditions prévues par chaque loi de finances à partir du produit de la fiscalité des énergies fossiles ;

- le dernier alinéa prévoit que le Gouvernement soumettra au Parlement un rapport bisannuel sur l'évolution de la fiscalité des carburants au cours des cinq dernières années.

Les deux premiers alinéas présentent l'inconvénient d'être, le premier, trop déclaratif, et, le second, aux frontières de la recevabilité constitutionnelle au regard des principes d'universalité, d'unité et de non-affectation des recettes du budget de l'Etat.

Votre commission vous propose donc de supprimer les deux premiers alinéas de l'article.

Par ailleurs, si l'idée de prévoir le dépôt d'un rapport sur la fiscalité des énergies fossiles est judicieuse, la rédaction du dernier alinéa de l'article 22 doit être précisée.

Votre commission vous propose donc d'adopter un amendement tendant à une nouvelle rédaction de l'article 22 limitée à la publication du rapport bisannuel sur l'évolution de la fiscalité des carburants.

Elle vous propose d'adopter l'article 22 dans la rédaction ainsi modifiée.

Article additionnel après l'article 22

Prélèvement sur les recettes de l'Etat au profit de l'ADEME

Votre commission vous propose d'insérer un article additionnel précisant l'une des voies de financement de la surveillance de la qualité de l'air.

Pour assurer ce financement **sans augmenter le niveau actuel de la fiscalité**, l'amendement créé un **prélèvement sur les recettes de l'Etat** au profit de l'ADEME. La loi de finances définira les modalités du prélèvement.

L'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), établissement public à caractère industriel et commercial placé sous la tutelle des ministres chargés de la recherche, de l'environnement et de l'énergie, s'est vue attribuer des compétences notamment dans les domaines de la « prévention et la lutte contre la pollution de l'air ».

L'ADEME gère déjà la taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique, à laquelle sont assujetties les industries d'une certaine taille, qui fournit aujourd'hui l'essentiel de la participation de l'Etat au financement des réseaux de surveillance de la qualité de l'air.

L'efficacité dans la mise en oeuvre de l'organisation de la surveillance de la qualité de l'air prévue par le projet de loi, et la lisibilité de l'action de l'Etat dans ce domaine imposent de choisir l'unicité de sa contribution financière. Il faut donc renforcer le dispositif existant et confier à l'ADEME le soin de gérer aussi ce nouveau volet du financement de la surveillance.

Votre commission vous demande d'adopter cet amendement.

Article 23

Remboursement partiel de taxes

L'article 23 modifie l'article 265 sexiès du code des douanes, en insérant un nouvel alinéa qui prévoit le remboursement partiel de taxes en faveur des exploitants de transports publics **de voyageurs** utilisant des énergies peu polluantes, c'est-à-dire le gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou le gaz naturel véhicules (GNV).

Ce remboursement partiel porte sur la taxe intérieure de consommation pour le GNV et sur la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) pour le GPL.

La limite et les conditions de ce remboursement seront fixées par décret en Conseil d'État.

L'article 265 sexiès a été introduit par l'article 26 de la loi de finances n° 81-1160 du 30 décembre 1981 et modifié par l'article 23 de la loi n° 82-1126 du 29 décembre 1982.

Ce remboursement partiel de taxes a pour ambition de promouvoir le développement de véhicules utilisant l'un ou l'autre de ces « carburants propres ».

La limitation de l'incitation fiscale aux véhicules peu polluants est une idée excellente. Votre commission voit donc mal -mises à part des considérations budgétaires- pourquoi cette incitation porterait sur les seuls transports publics routiers de voyageurs. C'est pourquoi, elle a **souhaité**

étendre la mesure aux transports de marchandises, en remplaçant le terme de « voyageurs » par le terme « routiers » qui couvre à la fois le transport de voyageurs et de marchandises.

Il paraît, en outre, plus conforme aux règles de droit budgétaire de renvoyer à la loi de finances, et non à un simple décret, le soin de fixer la limite et les conditions de remboursement de la taxe faisant l'objet de la mesure d'incitation.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 23 ainsi modifié.

Article 24

Exonération de la taxe sur les véhicules de société

L'article 24 tend à insérer dans le code général des impôts un article 1010 A, qui prévoit l'exonération de la taxe sur les véhicules de société (TVS) pour les véhicules électriques ou utilisant une énergie peu polluante. Il est composé de deux paragraphes, le second précisant la date d'ouverture de la période d'imposition pour l'application de l'exonération proposée.

L'objectif de l'amélioration de la qualité de l'air (notamment en milieu urbain) passe par le développement des modes de transport peu polluants. Les incitations en matière de transports terrestres routiers s'appuient sur trois filières distinctes, chacune offrant une réponse au souci de disposer de véhicules propres ou peu polluants :

- la filière pétrole avec les véhicules GPL : en France, on compte environ 30.000 véhicules qui utilisent ce carburant ; ce chiffre est faible comparé à celui de l'Italie ou des Pays-Bas ;

- la filière gazière pour les véhicules utilisant le gaz naturel : le nombre de ces véhicules est, l'heure actuelle, limité en raison de l'absence de production en série de ce type de véhicules ;

- la filière électrique avec les véhicules fonctionnant à l'électricité : ces derniers sont au nombre de 1.500 environ en service. L'accord conclu

entre l'État, EDF et les constructeurs prévoit plus de 100.000 véhicules électriques en l'an 2000. Actuellement, environ 5.000 à 6.000 véhicules électriques sont construits chaque année ; ce chiffre est appelé à doubler l'an prochaine.

L'article 24 envisage une exonération de la taxe sur les véhicules de société sur ces trois types de véhicules.

Pour l'application de la TVS, chaque société déclare les voitures particulières qu'elle possède ou qu'elle loue. A ce titre, elle s'acquitte d'une taxe annuelle. Cette taxe ne se substitue pas à la « vignette » automobile qui est à payer chaque année. Les personnes morales y sont soumises, sauf les associations relevant de la loi de 1901 et les associations de fait (syndicats, etc...). Les voitures particulières sont taxables, qu'elles soient en pleine propriété ou louées. Cette taxe est liquidée par trimestre civil. Payée spontanément, elle est déductible du bénéfice imposable, ceci uniquement pour les sociétés non soumises à l'impôt sur les sociétés (IS).

Les véhicules exonérés sont :

- les véhicules destinés à la vente (constructeurs, négociants, etc...) ;
- les véhicules destinés à la location. C'est alors la société qui loue qui est taxable si la location dure plus de trente jours consécutifs ;
- les véhicules destinés à un transport public (taxis, de même pour les écoles de conduite) ;
- les voitures de plus de dix ans d'âge ;
- les véhicules utilitaires (camions, camionnettes, fourgons et fourgonnettes, etc...).

Cette exonération inclut tous les véhicules électriques ainsi que ceux utilisant le GNV ou le GPL.

Or, les véhicules qui fonctionnent au GPL utilisent, depuis 1986, deux modes de propulsion.

Il n'a pas semblé souhaitable à votre commission de réserver le bénéfice de cette exonération de la taxe aux seuls véhicules ayant un mode unique de propulsion, ou, a contrario, aux véhicules fonctionnant au GPL et avantagant ainsi un constructeur automobile par rapport à l'autre.

En effet, au vu des résultats de ces deux entreprises, votre commission estime peu opportun d'envisager une mesure qui avantagerait un type de véhicule par rapport à un autre type de véhicule et, par là, pourrait nuire à un exercice harmonieux de la concurrence entre nos deux grands constructeurs nationaux.

	Chiffre d'affaires en milliards de francs 1993	Bénéfices en milliards de francs 1994	Salariés
Renault	29,9	3,69	138.000
Peugeot	25,6	3,1	139.800

Votre commission s'en remet à l'appréciation du Sénat pour l'adoption de cet article.

Article 25

Possibilité d'exonération de vignette automobile

Le II de l'article 39 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État a prévu « pour compenser une partie des charges résultant de l'application de la loi », le transfert aux départements de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur appelée « vignette automobile ».

Le produit de la vignette automobile a atteint 13,83 milliards de francs en 1995 -dernière année connue- au profit des départements et de la Corse.

ÉVOLUTION DU PRODUIT DE LA VIGNETTE AUTOMOBILE

	1988	1995
Produit en milliards de francs	10,742	13,838

Cette taxe a été très évolutive ainsi qu'en témoigne le tableau ci-dessous :

**TAUX D'ÉVOLUTION ANNUEL (%)
DU PRODUIT DE LA VIGNETTE D'AUTOMOBILE**

1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
+ 4,47	+ 4,03	+ 5,56	+ 3,04	+ 1,65	+ 1,44	+ 4,73	+ 5,12

L'article 25 du projet qui nous est soumis ouvre aux conseils généraux la possibilité -il convient de souligner qu'il ne s'agit que d'une faculté et non d'une obligation- d'exonérer de la vignette automobile les véhicules qui fonctionnent au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié.

Une telle mesure serait, à l'évidence, de nature à orienter les choix d'acquisition de véhicules de bien de ménages et de certains agents économiques. Son effet incitatif ne fait aucun doute.

Pour autant, votre commission nourrit des réserves à son égard pour des raisons à la fois financières et historiques.

Sur un plan financier, il faut observer que l'ouverture de la faculté d'exonération ne s'assortit d'aucune compensation financière de la part de l'État. Certes, une telle compensation n'est pas toujours la règle, mais elle serait de bonne venue. Ce fut le cas pour la loi n° 95-115 du 4 février 1995

d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire où les allègements de taxe départementale de publicité foncière et de droit départemental d'enregistrement rendus possibles à l'article 49 faisaient l'objet, au II de l'article 50, d'une compensation par voie de prélèvement sur les recettes de l'État. En théorie -mis à part le souci de maintenir l'équilibre du budget de l'État- rien ne s'opposerait à ce qu'une telle compensation soit prévue.

Sur le plan historique, il convient de rappeler que la vignette automobile relève de la fiscalité transférée aux départements pour compenser les charges nouvelles qui leur ont été imposées à la suite des transferts de compétences jusqu'alors exercées par l'État opérés par les lois de décentralisation en 1983.

Votre commission incline à penser que la formule qui consisterait à assortir un projet de loi qui consiste principalement à affirmer la compétence de l'État en matière de surveillance de l'air de dispositions aboutissant à faire financer ce projet par les collectivités territoriales, n'est pas exactement convenable, en ce qu'elle s'apparenterait à un cadeau opéré à peu de frais.

Votre commission vous propose, en conséquence, d'adopter un amendement de suppression de l'article 25.

Article 26

Exonération de taxe sur les cartes grises

(Article 1599 octodécies A du Code Général des Impôts)

Le I de l'article 99 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État a prévu « *pour compenser une partie des charges résultant de l'application de la présente loi* », le transfert aux régions de la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules automobiles et de tous les autres véhicules à moteur, appelés « cartes grises ».

Le produit de cette taxe a avoisiné 8 milliards de francs en 1995, dernière année connue.

ÉVOLUTION DU PRODUIT DE LA TAXE SUR LES CARTES GRISES

	1988	1995
Produit en milliards de francs	4,142	7,972

On remarquera que la croissance d'une année sur l'autre du produit de la taxe est nettement évolutive.

TAUX D'ÉVOLUTION ANNUEL (%) DU PRODUIT DE LA TAXE SUR LES CARTES GRISES

1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
+ 11,31	+ 13,21	+ 19,75	+ 0,78	+ 7,9	+ 3,57	+ 15,92	+ 8,93

L'article 26 du projet qui nous est soumis ouvre aux conseils régionaux la faculté d'exonérer de la taxe proportionnelle la délivrance de certificats d'immatriculation des véhicules automobiles terrestres à moteur qui fonctionnent au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié.

Si des exonérations de certaines taxes locales directes ont été, précédemment, rendues possibles, celles-ci ont, le plus souvent, fait, de la part de l'État, l'objet d'une compensation.

L'État a, ainsi, compensé les pertes de recettes liées aux exonérations de taxe professionnelle autorisées par l'article 52 de la loi d'orientation n° 95-115 du 4 février 1995 pour l'aménagement et le développement du territoire. De même, dans la même loi d'orientation pour l'aménagement du territoire, les allègements de taxe départementale de publicité foncière ou de droit départemental d'enregistrement consentis, sur la base de l'article 49, par les départements ont-ils fait, à l'article 50, l'objet d'une compensation par l'État.

La compensation n'a, toutefois, pas toujours été la règle.

Dans le cas présent, aucune compensation n'est prévue et il est, en l'état actuel, impossible de mesurer l'impact d'une telle mesure en termes de moindres rentrées fiscales pour les régions, dans la mesure même où il ne s'agit que d'une faculté offerte à celles-ci. Si les régions les plus urbanisées (Ile-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes) sont susceptibles d'être tentées d'adopter une telle mesure, il n'en va pas de même pour des régions moins exposées à la pollution atmosphérique.

Certains commentateurs ont pu, dès lors, interpréter, d'une certaine façon, l'article 26 comme un « cadeau » fait aux dépens des régions, cadeau d'autant plus discutable qu'il opérerait à partir d'un impôt destiné à compenser des charges transférées par l'État. Bien plus, cette mesure vient ponctuer un dispositif qui, par ailleurs, aboutit à affirmer les pouvoirs et responsabilités de l'État. Il y a là une apparente contradiction qu'il conviendrait de dépasser.

Consultés par votre rapporteur, les présidents de conseils régionaux ont fait valoir, par l'intermédiaire de leur association, qu'ils n'avaient pas été conviés à l'élaboration de la rédaction du présent article et qu'ils n'en accueilleraient pas la mise en oeuvre sans de sérieuses réserves.

La commission a tendu à adopter un tel point de vue. Elle observe que la période actuelle est dominée par le « contrat de stabilité » dont l'objet est de modérer l'évolution des charges et de la fiscalité de l'État comme des collectivités territoriales. Une mesure d'allégement fiscal non compensée a-t-elle sa place dans une telle conjoncture ? Tel n'a pas été le sentiment de la commission dans sa majorité.

Votre commission vous propose, en conséquence, d'adopter un amendement de suppression de l'article 26.

Article 27

Extension du dispositif de l'amortissement exceptionnel

L'article 27 modifie, en partie, l'article 39 du code général des impôts, en étendant le dispositif d'amortissement exceptionnel, dont seuls bénéficiaient les véhicules électriques, aux autres véhicules utilisant une énergie peu polluante, ainsi qu'aux équipements, matériels et installations spécifiques qui sont nécessaires au fonctionnement de ces types de véhicules.

Cet article est composé de quatre paragraphes.

• Le **paragraphe I, A**, modifie l'article 39 AC du code général des impôts, en étendant le dispositif de l'amortissement exceptionnel sur douze

mois aux véhicules utilisant **exclusivement** du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié. Ce dispositif a été mis en place initialement pour les véhicules électriques par l'article 68 de la loi de finances n° 94-1162 du 29 décembre 1994.

Le **paragraphe I, B**, supprime le 3ème alinéa de l'article 39AC du Code Général des impôts qui excluait jusqu'à présent du bénéfice de cet amortissement exceptionnel les entreprises qui achètent des véhicules pour les louer. Cette disposition est cependant pour partie maintenue, tout en étant aménagée, dans le paragraphe IV de l'article 27.

• Le **paragraphe II** de l'article 27 insère un article 39 AD qui étend le bénéfice de cet amortissement :

- aux accumulateurs des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique;
- aux équipements des véhicules électriques ou utilisant du GPL ou du GNV. Les équipements des véhicules fonctionnant en bicarburation sont compris dans ce dispositif, le terme exclusivement présent dans le paragraphe précédent n'étant pas été mentionné.

Cet amortissement est provisoire, puisqu'il est applicable jusqu'au 31 décembre 1999.

• Le **paragraphe III** tend à insérer un article 39 AE de façon à étendre ce procédé d'amortissement à l'ensemble des matériels destinés au stockage, à la compression et à la distribution de GPL et de GNV, ainsi qu'aux installations de charge des véhicules électriques. Les véhicules dotés d'une bicarburation pourront également profiter de cet amortissement.

Ce dernier est provisoire, puisqu'il est applicable jusqu'au 31 décembre 1999.

• Enfin, le **paragraphe IV** insère un article 39 AF dont l'objet est de faire bénéficier les seuls utilisateurs de véhicules peu polluants de cet amortissement exceptionnel et d'éviter ainsi des montages financiers qui détourneraient un tel avantage fiscal de sa finalité environnementale.

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

Votre commission vous propose d'adopter deux amendements à cet article :

Le premier amendement tend à supprimer le mot « exclusivement » et vise ainsi à étendre aux véhicules fonctionnant en bicarburation, notamment aux véhicules utilisant le GPL, les règles d'amortissement exceptionnel, actuellement applicables à l'achat de véhicules électriques (article AC du Code Général des Impôts).

En effet, ce type de véhicule ne fonctionne actuellement qu'en **bicarburation** (essence/GPL) ; la présence du terme « exclusivement » dans le projet de loi exclut de facto les véhicules qui utilisent deux modes de propulsion comme les véhicules GPL.

Restreindre l'application de ces règles fiscales aux véhicules fonctionnant en monocarburation pourrait être considéré comme contre-indiqué, à un moment où certains constructeurs automobiles développent la filière des véhicules bicarburation, et discriminatoire car le GPL ne peut être utilisé aujourd'hui qu'en bicarburation compte tenu notamment du faible nombre de distributeurs de GPL.

Votre commission n'estime pas opportun de se prononcer en faveur de la bicarburation ou de la monocarburation, ce qui reviendrait à privilégier un constructeur automobile au détriment de l'autre.

Au paragraphe IV, votre commission vous propose un amendement qui permettrait d'élargir le concept de location, en incluant les notions de location simple, location avec option d'achat et crédit-bail, afin de prévenir toute fraude.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 27 ainsi amendé.

TITRE VIII

CONTRÔLE ET SANCTIONS

Article additionnel avant l'article 28

Clarification du champ de compétences du titre VIII

Votre commission vous propose d'insérer, au début du titre VIII qui définit les modalités de contrôle et les sanctions applicables en cas d'infraction à la présente loi, un article additionnel précisant que ce dispositif ne s'applique pas aux installations classées.

Il s'agit d'éviter les risques de redondance ou de concurrence entre la loi du 19 juillet 1976 relative aux installations classées et le présent projet de loi. Il convient de préciser que les mesures proposées pour le présent projet de loi, en ce qui concerne le contrôle et les sanctions prises en cas d'infraction, ne viennent pas interférer avec le dispositif législatif existant, très complexe et sévère, défini pour les installations classées. Sinon, le risque de recouvrement entraîné par l'actuelle rédaction du projet peut faire craindre soit que les contrôles envisagés se surajoutent, soit que les contrevenants éventuels mettent en concurrence les deux dispositifs juridiques en se prévalant des mesures les moins coercitives à leur égard.

Votre commission vous propose d'adopter cet amendement.

Article 28

Personnes habilitées à rechercher et à constater les infractions

L'article 28 énumère les personnes habilitées à rechercher les infractions au présent projet et aux mesures prises pour son application. Ces dispositions suivent les mêmes règles que celles retenues dans le cadre de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées et de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau.

Sont ainsi habilitées :

- les personnes chargées du contrôle des installations classées en vertu de l'article 13 de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 ;

- les fonctionnaires assermentés et agents commissionnés des services de l'État chargés de l'environnement, de l'industrie, de l'équipement, des transports, de la mer, de l'agriculture, de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes et de la santé ;

- les agents des douanes ;

- les commissaires inspecteurs du service technique interdépartemental des installations classées, les ingénieurs et techniciens du Laboratoire central, ainsi que les inspecteurs de salubrité de la préfecture de police qui sont assimilés à des agents des collectivités territoriales.

Il est permis de s'interroger sur la multiplication des autorités techniques parallèles dotées de pouvoirs d'investigation étendus à laquelle vient contribuer l'article 28 et rappeler que lors des débats sur la loi n° 90-1170 du 20 décembre 1990 relative aux télécommunications, il avait souhaité que ces contrôles ne soient effectués que par des officiers et agents de police judiciaire.

En tout état de cause, la stricte séparation des champs de compétence du présent projet de loi et de la loi du 19 juillet 1976 sur les installations classées permet de supprimer de la liste prévue à l'article 28, les agents intervenant en matière d'installations classées.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 28, sous réserve d'un amendement prévoyant la compétence des officiers et agents de police judiciaire et d'un amendement de coordination.

Article 29

Droit d'accès et de visite dans les établissements

Le premier alinéa de l'article 29 accorde aux personnes habilitées à constater les infractions, un droit d'accès aux installations et aux lieux où des opérations sont réalisées qui peuvent donner lieu à des infractions.

Ce droit d'accès s'exerce toutefois dans des limites strictes :

- il exclut les domiciles et les locaux qui servent pour partie de domicile, disposition désormais classique dans ce type de texte ;

- il ne peut être exercé qu'entre six heures et vingt et une heures ou si l'établissement est ouvert au public ou lorsqu'une activité de fabrication est en cours.

Le second alinéa précise l'étendue du pouvoir d'investigation des agents pendant une opération de contrôle à savoir :

- obtenir communication de toute pièce au document jugé utile ;

- recueillir sur convocation ou sur place tout renseignement nécessaire ;

- prélever des échantillons, effectuer des mesures à fins d'analyse ;

- consigner pendant huit jours maximum des objets ou dispositifs susceptibles d'être non conformes.

La loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit avait retenu un dispositif de même nature.

Le dernier alinéa est voulu comme garant de la liberté individuelle puisque le procureur de la République est informé des opérations de contrôle des lois qu'elles peuvent conduire à constater une infraction et qu'il peut donner toute instruction qu'il juge utile.

Il est permis de se demander si toutes les garanties ont été prises au regard de la protection des libertés publiques pour encadrer le droit de perquisition reconnu aux agents chargés du contrôle et des recherches des infractions au présent projet de loi, alors même que ces garanties ont été définies par la décision n° 90-284 du 27 décembre 1990 du Conseil constitutionnel à ce sujet. Il conviendrait de retenir un dispositif analogue à celui défini par la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et qui précisait les éléments suivants :

- l'accès aux locaux ne peut se faire qu'entre 8 heures et 20 heures ou en dehors de ces heures si l'établissement est ouvert au public ou lorsque l'activité surveillée est en cours ;

- le procureur de la République doit être préalablement informé des opérations envisagées et il peut s'y opposer ;

- les opérations de consignation ne peuvent se faire que sur autorisation du président du tribunal de grande instance compétent.

Sous réserve de deux amendements précisant les garanties devant encadrer le droit de perquisition et d'un amendement de suppression, votre commission vous propose d'adopter cet article 29.

Article additionnel après l'article 29

Pouvoirs de consignation

Votre commission vous propose d'insérer un article additionnel reprenant les dispositions contenues initialement à l'article 29 du présent projet de loi relatives à la consignation, en encadrant ces pouvoirs exceptionnels et particuliers conférés aux agents de l'Etat chargés du contrôle et du constat des infractions.

Les trois premiers alinéas reprennent le dispositif du projet de loi et identiques au dispositif retenu dans la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, à savoir la possibilité pour les agents dans le cadre d'une opération de contrôle et de recherche

d'une infraction de prélever des échantillons et de consigner des objets ou dispositifs suspects.

Les trois alinéas suivants soumettent cette procédure exceptionnelle au contrôle du juge judiciaire, qui doit donner son autorisation, dans les 24 heures, après avoir vérifié que la demande de consignation est fondée.

Les quatre derniers alinéas de cet article additionnel précisent la durée de la mesure de consignation. Elle est fixée à quinze jours, de manière analogue à ce qui est prévu à l'article 22 de la loi n° 92-1444 au 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, mesure renouvelable une fois pour une même durée par le président du tribunal de grande instance, s'il le juge utile.

A l'inverse, le président du tribunal de grande instance peut, à tout moment, faire cesser la mesure de consignation. Enfin, il est précisé qu'en cas de non-conformités des objets considérés, les frais éventuels de la procédure sont à la charge du contrevenant.

Votre commission vous demande d'adopter cet amendement.

Article 30

Procès-verbaux et droit de saisie

Le premier alinéa de l'article 30 précise que les procès-verbaux établis pour constater les infractions font foi jusqu'à preuve du contraire et qu'ils doivent être transmis dans les cinq jours au procureur de la République, ainsi qu'à l'intéressé.

Les trois alinéas suivants précisent dans quelles conditions les agents chargés du contrôle prévu par le titre VIII du projet de loi peuvent procéder à la saisie de l'objet de l'infraction, des objets ayant servi à commettre l'infraction et de toute chose pouvant faciliter la preuve. Une telle faculté ne s'exerce que sur autorisation expresse du président du tribunal de grande instance compétent ou du magistrat délégué à cet effet, qui peuvent à tout moment ou sur demande de l'intéressé ordonner la main levée de la saisie.

Votre commission s'est interrogée sur la nécessité de prévoir deux procédures exceptionnelles : la consignation et la saisie, dès lors que ces mesures ne concernent plus le contrôle des installations classées et que la durée initiale de la mesure de consignation est étendue et peut être renouvelée une fois.

Elle vous propose de supprimer les dispositions de cet article relatives à la procédure de saisie, de préciser les règles de validité du procès-verbal et d'adopter l'article 30 ainsi amendé.

Article 31

Procédure de l'amende forfaitaire

Instituée par la loi n° 85-1407 du 30 décembre 1985 et codifiée à l'article 529 du code de procédure pénale, la procédure de l'amende forfaitaire prévue par l'article 31 est une modalité d'extinction de l'action publique propre à certaines contraventions des quatre premières classes, notamment au code de la route, par laquelle le contrevenant évite toute poursuite en s'acquittant d'une amende soit immédiatement entre les mains de l'agent verbalisateur, soit de manière différée au moyen par exemple d'un timbre-amende.

Cette procédure devrait, selon les informations fournies à votre rapporteur, être applicable aux contraventions aux dispositions prises en application de la présente loi, notamment celles prévues par l'article 8-1 nouveau du code de la route, à savoir l'identification des véhicules fondée sur leur contribution à la pollution atmosphérique.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 31 sans modification.

Article 32

Mise en fourrière des véhicules

L'article 32 du projet de loi dispose que la procédure de mise en fourrière des véhicules accompagnée du versement d'une amende forfaitaire ou d'une caution ou encore dans certains cas d'une consignation versée à un agent du fisc prévue aux articles L.25 à L.26 du code de la route seront applicables aux véhicules en infraction aux dispositions du projet de loi sur l'air et des textes pris pour son application.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 33

Sanctions administratives

L'article 33 du projet qui nous est soumis accorde à l'autorité administrative le pouvoir de prononcer plusieurs types de sanctions et de faire cesser les infractions constatées aux frais du contrevenant.

Ces dispositions sont identiques à celles prévues par l'article 23 de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées par l'article 27 de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau et par l'article 27 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.

Lorsqu'une infraction du présent projet de loi est constatée par les agents habilités, le préfet met en demeure l'intéressé de faire cesser l'infraction et de se mettre en règle avec les obligations prescrites. Cette mise en demeure est assortie d'un délai pendant lequel l'intéressé peut présenter ses observations pour présenter sa défense.

A l'issue du délai imparti et en cas d'inobservation des prescriptions, l'autorité administrative compétente peut obliger l'intéressé à consigner entre les mains d'un comptable public une somme répondant du montant des travaux à exécuter, faire procéder d'office aux frais de l'exploitant à

l'exécution des mesures prescrites, suspendre l'activité jusqu'à exécution des dites mesures.

Pour le recouvrement de cette somme consignée, le privilège de l'État est de même rang que celui dont il dispose en matière de contributions directes et taxes assimilées. Cette somme est restituée au fur et à mesure de l'exécution des travaux et elle peut être utilisée pour régler les dépenses liées à l'exécution d'office des travaux.

Comme le prévoit l'article 25 de la loi 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées, pendant la durée de la suspension de l'activité, l'exploitant est tenu d'assurer le paiement intégral de son personnel.

Enfin, l'article 33 précise que les mesures prises dans le cadre de cette procédure de mise en demeure sont soumises à un contentieux de pleine juridiction, c'est-à-dire que ce sont des actes qui peuvent être annulés ou réformés par le juge.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 34

Sanctions pénales

L'article 34 du projet de loi fixe les peines applicables en cas d'infraction aux dispositions du projet de loi ou des textes à prendre pour son application.

Le premier alinéa définit le délit d'entrave à l'encontre de toute personne qui s'opposerait à l'exercice des fonctions de contrôle confiées aux agents visés à l'article 28 du projet de loi. Ce délit est puni d'une amende de 50.000 francs et de trois mois de prison. L'article 7 de la loi n°61-842 du 2 août 1961 relative à la lutte contre les pollutions atmosphériques prévoyait une peine de prison de dix jours à trois mois assortie d'une amende de 400 francs à 20.000 francs.

Ce délit, surtout lorsqu'il se produira à l'occasion d'un contrôle de véhicule émettant des substances polluantes s'apparente au refus d'obtempérer défini à l'article L.4 du code de la route et qui est puni de trois mois d'emprisonnement et d'une amende de 25.000 francs. Il pourrait être judicieux d'harmoniser s'agissant d'infractions relativement proches, le montant des peines d'amende encourues.

Le deuxième alinéa de l'article 34 définit l'infraction relative à la pollution de l'air comme l'émission de substances polluantes de nature à porter atteinte à la qualité de l'air et ce, en violation d'une mise en demeure prononcée par le préfet. Cette infraction est punie d'une peine d'emprisonnement de six mois et d'une amende de 50.000 francs.

On peut s'interroger sur le caractère très imprécis de la définition de ce délit de pollution, alors même que la définition des infractions ne devrait comporter aucun élément d'incertitude pour éviter tout risque d'arbitraire. Les termes « *de nature à porter atteinte à la qualité de l'air* » n'impliquent pas forcément une pollution atmosphérique et ne devraient pas constituer le fondement d'une infraction d'autant plus qu'il sera très difficile d'apprécier à partir de quel degré d'atteinte à la qualité de l'air, l'infraction est constituée.

Le choix de l'échelle des peines est moins sévère que celui prévu par l'article 20-II de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées : la poursuite de l'exploitation sans respect de l'arrêté de mise en demeure est puni d'une peine d'emprisonnement de dix jours à six mois et/ou d'une amende de 2.000 francs à 500.000 francs.

Il importe donc que les installations classées restent soumises en matière de contrôle et sanctions aux seules dispositions de la loi du 19 juillet 1976.

Le dernier alinéa de l'article 34 précise que l'exploitant peut, à titre de peine complémentaire, prévue aux 10° et 11° de l'article 131-6 du code pénal se voir confisqué l'objet constitutif de l'infraction et se voir interdire pendant une durée de cinq ans au plus l'exercice de l'activité qui a donné lieu à l'infraction. Enfin, comme le prévoit l'article 131-35 du code pénal, le tribunal, en cas de condamnation, peut ordonner la publication intégrale ou par extraits de sa décision assorti éventuellement d'un communiqué explicatif. Cette publication, par voie de presse écrite ou tout moyen de communication audiovisuelle est à la charge du condamné sans que les frais entraînés ne puissent excéder le maximum de l'amende encourue.

Votre commission vous propose d'adopter cet article, sous réserve d'un amendement modifiant le montant de la peine d'amende du délit d'entrave et précisant la définition du délit de pollution.

Article 35

Responsabilité pénale des personnes morales

L'article 35 du projet de loi reprend les dispositions de la loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 qui définissent la responsabilité pénale des personnes morales et les sanctions qui leur sont applicables. Des dispositions de même portée avaient été insérées dans la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées (article 22-4) et dans la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau (article 28-1).

Le premier alinéa de l'article précise que les personnes morales à l'exclusion de l'État, peuvent être déclarées pénalement responsables des infractions aux dispositions de la présente loi, commises pour leur compte par leurs organes ou représentants, soit en tant qu'auteur de l'infraction, soit en tant que complice de l'infraction dans les conditions fixées par les articles 121-2 à 121-7 du code pénal.

Les alinéas suivants renvoient aux articles 131-38 et 131-39 du code pénal pour la définition des peines applicables et qui sont :

- une amende dont le montant maximum est fixé à cinq fois celui de l'amende prévue pour les personnes physiques qui commettent l'infraction ;

- outre le paiement de l'amende, une ou plusieurs des peines suivantes à l'encontre de la personne morale reconnue pénalement responsable :

. l'interdiction, à titre définitif ou pour cinq ans ou plus, d'exercer l'activité constitutive de l'infraction ou à l'occasion de laquelle l'infraction a été commise ;

. le placement, pour une durée de cinq ans au plus, sous surveillance judiciaire ;

. la fermeture, définitive ou pour cinq ans au plus, du ou des établissements dans lesquels l'infraction a été commise ;

. l'exclusion des marchés publics à titre définitif ou pour cinq ans au plus ;

. l'interdiction de faire appel public à l'épargne à titre définitif ou pour cinq ans au plus ;

. la confiscation de l'objet ayant servi à commettre l'infraction ou qui en est le produit ;

. l'affichage de la décision prononcée ou sa diffusion par support de presse écrite ou audiovisuel.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 35 sans modification.

Article 36

Procédure d'injonction sous astreinte

L'article 36 du projet de loi ouvre au tribunal la possibilité, après avoir déclaré le prévenu coupable, de différer le prononcé de la peine en enjoignant au prévenu de se conformer aux prescriptions qu'il fixe.

Un tel ajournement peut être accompagné de la fixation d'une astreinte et ne peut intervenir qu'une fois. A son terme, le tribunal statue sur la peine et liquide l'astreinte, la réduit ou la supprime en tenant compte de la réalisation, par le prévenu, des prescriptions imposées. La juridiction peut également, soit dispenser le coupable de peine, soit prononcer les peines prévues.

La possibilité ainsi reconnue au tribunal est du même ordre que celles prévues dans les lois sur l'eau, sur la lutte contre le bruit et dans la loi relative aux installations classées.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 36 sans modification.

TITRE IX

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 37

Coordinations diverses

L'article 37 a pour objet de modifier un certain nombre de dispositions législatives existantes de sorte que celles-ci fassent référence au présent projet de loi sur l'air.

Le paragraphe I de cet article modifie l'article L.200-1 du code rural qui résulte de l'article premier de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement. Le premier alinéa dispose que les espaces, ressources et milieux naturels, les sites et paysages, les espèces animales et végétales et les équilibres écologiques font partie du patrimoine commun de la Nation. Il est donc proposé d'insérer à cette liste d'éléments une référence à la qualité de l'air et de remplacer dans le paragraphe définissant le droit à l'information de tous en matière d'environnement, y compris à propos des substances et activités dangereuses, les mots « *chaque citoyen* » par le mot « *chacun* », ce qui a un sens plus général et plus proche du mot public employé à l'article 3 du présent projet de loi qui organise le droit à l'information sur la qualité de l'air.

Le paragraphe II de l'article 37 rend obligatoire dans chaque région la constitution d'un comité régional de l'environnement, présidé par le président du Conseil régional et composé de conseillers régionaux et, à parité, de représentants des associations agréées de protection de l'environnement et de personnalités qualifiées. La constitution de ce comité était facultative dans la rédaction actuelle de l'article 10 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement soumise au libre choix des présidents de conseils régionaux.

Rappelons qu'il est prévu aux articles 7 et 9 du présent projet de loi que ce comité sera associé à l'élaboration du plan régional pour la qualité de l'air et donnera un avis sur le plan de protection de l'atmosphère.

Les paragraphes III et IV de l'article 37 du projet qui nous est soumis modifient les articles L.2213-2 et L.22213-4 du code général des collectivités territoriales relatifs aux pouvoirs de police du maire en matière de circulation et de stationnement.

L'article L.2213-2 donne une habilitation générale au maire pour réglementer l'accès à certaines voies, définir les règles d'arrêt et de stationnement des véhicules et réserver des emplacements de stationnement à certaines catégories d'usagers (invalides civils ou de grève). Il est proposé par cet article de préciser que ces règles de circulation et de stationnement sont définies, non seulement eu égard aux nécessités de la circulation mais également en tenant compte de la **protection de l'environnement**.

L'article L.2213-4 autorise le maire à réglementer l'accès de certaines voies pour des raisons de tranquillité publique et pour tenir compte de la protection des espaces naturels des paysages et des sites, des espèces animales et végétales. Le paragraphe IV de l'article 37 propose la **qualité de l'air** comme pouvant justifier une réglementation d'accès à certaines voies publiques.

Notre commission vous propose d'adopter cet article, sous réserve d'un amendement précisant que les dispositions de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement ont également pour objet de renforcer l'efficacité énergétique desdites installations.

Article 38

Mesures d'application et dispositions transitoires

L'article 38 limite le champ d'application de la loi du 2 août 1961 aux seules pollutions d'origine radioactive et installations nucléaires de base, auxquelles ne s'applique pas la présente loi.

Il abroge, en outre, la loi du 10 mars 1948, à l'exception de son article 2 qui institue le comité consultatif de l'utilisation de l'énergie.

Il précise que, dans les textes pris en application des lois du 2 août 1965 et du 10 mars 1948, la référence à la présente loi se substitue, en tant que de besoin, aux références des deux lois précitées sauf en ce qui concerne les textes relatifs aux installations nucléaires de base et aux pollutions d'origine radioactive.

Enfin, le dernier paragraphe de l'article dispose que le présent projet de loi ne s'applique pas aux objets et dispositifs relevant des missions de défense nationale.

Votre commission vous propose d'adopter l'article 38 sans modification.

ANNEXES

ANNEXE I

LISTE DES AUDITIONS EFFECTUÉES PAR LE RAPPORTEUR

● **Jedi 11 avril 1996**

- *Rhône Poulenc* : **M. Clamadieu**, Directeur de pollution

- *Confédération générale de la Betterave (CGB)* - **MM. Janroy et Bignon**

- *Electricité de France (EDF)* - **M. Boudin**, Directeur Environnement

● **Mardi 16 avril 1996**

- *RATP* :

. **Mme Parfait**, expert, responsable air au département
Environnement et sécurité

. **M. Charrier**, responsable environnement au département
Matériel roulant-bus

. **Mme Nicole**, déléguée Environnement au département Sécurité

. **M. Bourgeois**, Directeur de Cabinet du Président

● **Mercredi 17 avril 1996**

- *Assemblée permanente des Présidents de Conseils régionaux (APCR)* - **M. Yves Mossé**, directeur général

● **Jeudi 18 avril 1996**

- *Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)*
- **MM. Vernier**, président et **Denby Wilkes**, directeur général
- **UNOSTRA - M. Rose, Délégué général**
- *Association pour le développement des carburants agricoles (ADECA) - MM. Cuypers et J-P Leroudier*

● **Vendredi 19 avril 1996**

- *Renault - Mme Couturier-Chauderlot*, chargée des relations avec le Parlement
- *Peugeot - Mme Desnost*
- *Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP) - M. Guilbert*
- *Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR) - M. Berthod*, vice-président

● **Lundi 22 avril 1996**

- *Ministère des Finances - Service de législation sociale*
- **TOTAL - MM. Daniel et Vergnon**

● **Mardi 23 avril 1996**

- *Météo France - M. Beysson*, directeur général et **M. Blondin**, directeur de la région Ile-de-France
- *Air Parif - M. Lamelloise*, directeur

● **Mercredi 24 avril 1996**

- *Conseil national du patronat français (CNPFF) :*

. **M. Nanod**, président de la commission « Environnement »,
Président des Ciments français

. **M. Berthod**, président de la Commission « Transports du CNPF

. **M. Lepas**, direction des Affaires économiques

. **M. Paris**, rapporteur de la Commission des Transports

- *Association des maires des grandes villes de France (AMGVF) :*

. **M. Girault**, sénateur-maire de Caen

. **M. Lалу**, directeur

- *Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du
Tourisme :*

. **M. Baverez**, conseiller technique

. **M. Paul-Dubois-Taine**, conseiller auprès du Directeur Affaires
économiques et internationales

● **Vendredi 26 avril 1996**

- *Groupement des autorités responsables des transports (GART) -
Mme Pêcheur*, secrétaire générale

- *Société ARCO-Chimie France - M. Hery*, responsable « Composés
oxygénés »

- *Comité législatif d'information écologique (COLINE) - M. Richet*,
délégué général

- *Union française des industries pétrolières (UFIP) - M. Calvet*,
président et **M. Blanc**, secrétaire général

● **Lundi 29 avril 1996**

- *Fédération Nationale Association Usagers des Transports (FNAUT)* - **M. Sivardière**

● **Mardi 30 avril 1996**

- *Assemblée permanente des conseils généraux (APCG)* - **M. Leroy**,
Président du Conseil général de la Moselle

- *Gaz de France* (par téléphone) - **M. Leblanc**, directeur général

● **Jeudi 2 mai 1996**

- *Comité Français Butane Propane (GPL)* - **M. Grémillet**

- Conseil Régional d'Ile-de-France - **M. Julia**, Député, Conseiller
régional d'Ile-de-France

- *France Environnement* :

. **M. Millereau**

. **Mme Elsen**, Membre Bureau

. **M. Léoste**, vice-président Fédération réseau juridique

. **M. Garnier**, Question pollution Air-concertation transport -
Infrastructure

- *Association Française des Entreprises privées (AFEP)* -
Mme Souleau, fiscalité Environnement

- Association des Maires de France (AMF) - **M. Delevoye**, Président

● **Lundi 6 mai 1996**

- *Mairie de Paris* - **M. Tibéri**, maire de Paris et **M. Trémège**
(Adjoint au Maire de Paris, chargé de l'environnement)

● **Mardi 7 mai 1996**

- **M. Richert**, Sénateur, auteur du rapport sur la qualité de la surveillance de l'air

● **Vendredi 10 mai 1996**

- Génération Ecologie - **M. Lalonde**

- Compagnie Générale des Eaux (C.G.E.) - Syprod :

. **M. Proglia**, directeur CGE Propreté - Déchet

. **M. Gontard**, Président SARP - Déchets spéciaux Industrie

● **Lundi 13 mai 1996**

- *Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles (FNSEA)*

. **M. Cuypers**, Président ADECA

. **M. Cayeux**

. **M. Vermeersch**, Sofiproteol - Directeur de la prospection et des innovations

. **M. Gatel**, chargé de mission

. **M. Leroudier**, directeur ADECA

. **M. Bignon**, CGB - services économiques

- *Assemblée permanente des Chambres d'Agriculture (APCA)*

. **M. Hervieu**, président

- *Les Verts - Parti Ecologiste* - **MM. Baupin et Bernard**

● **Mardi 14 mai 1996**

- Assemblée des présidents de conseils généraux (APCG) -

M. Girod, Vice-Président du Bureau

ANNEXE II

A. AGGLOMÉRATIONS COUVERTES PAR UN RÉSEAU DE SURVEILLANCE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

17 AGGLOMÉRATIONS DE PLUS DE 250.000 HABITANTS COUVERTES EN MARS 1996

Paris	9.060.000
Lyon	1.262.000
Marseille	1.087.000
Lille	950.000
Bordeaux	685.000
Toulouse	608.000
Nantes	492.000
Nice	476.000
Grenoble	400.000
Strasbourg	388.000
Rouen	380.000
Lens	323.000
Saint-Etienne	313.000
Nancy	311.000
Béthune	260.000
Clermont-Ferrand	254.000
Le Havre	254.000

21 AGGLOMÉRATIONS DE PLUS DE 100.000 HABITANTS COUVERTES EN MARS 1996

Rennes	245.000
Montpellier	237.000
Dijon	226.000
Mulhouse	224.000
Reims	206.000
Douai	200.000
Metz	193.000
Dunkerque	193.000
Mantes-la-Joie	189.000
Caen	189.000
Amiens	156.000
Thionville	132.000
Aix-en-Provence	131.000
Annecy	123.000
Besançon	123.000
Montbéliard	118.000
Poitiers	105.000
Chambéry	103.000
Calais	102.000
Angoulême	101.000
La Rochelle	100.000

B. AGGLOMÉRATIONS DEVANT ÊTRE COUVERTES PAR UN RÉSEAU DE SURVEILLANCE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

**4 AGGLOMÉRATIONS DE PLUS DE
250.000 HABITANTS À COUVRIR D'ICI 1997**

Toulon	438.000
Valenciennes	336.000
Grasses-Cannes-Antibes	336.000
Tours	272.000

**20 AGGLOMÉRATIONS DE PLUS DE
100.000 HABITANTS À COUVRIR D'ICI 1998**

Orléans	243.000
Angers	206.000
Brest	201.000
Le Mans	189.000
Avignon	181.000
Limoges	170.000
Perpignan	139.000
Nîmes	139.000
Bayonne	136.000
Pau	135.000
Saint-Nazaire	132.000
Troyes	123.000
Habondange Briey	112.000
Valence	108.000
Lorient	107.000
Maubeuge	103.000
Saint-Denis (Réunion)	142.000
Point-à-Pître (Guadeloupe)	141.000
Fort-de-France (Martinique)	120.000
Saint-Pierre (Réunion)	106.000

TABLEAU COMPARATIF

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

Projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

Article premier.

Article premier.

Chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

(Sans modification)

La prévention, la réduction ou la suppression des pollutions atmosphériques et la préservation de la qualité de l'air sont d'intérêt général.

La présente loi et les dispositions prises pour son application fixent les règles destinées à connaître, prévenir, surveiller, réduire ou supprimer les pollutions atmosphériques et à utiliser rationnellement l'énergie.

Art. 2.

Art. 2.

Constitue une pollution atmosphérique au sens de la présente loi, l'introduction dans l'atmosphère de substances de nature à :

(Alinéa sans modification)

a) avoir un effet nocif sur la santé, porter atteinte aux milieux physiques, aux ressources biologiques, aux écosystèmes, à la flore, à la faune, au patrimoine culturel, aux sites, au patrimoine agricole et forestier, aux biens mobiliers et immobiliers ou provoquer des nuisances de toute nature ;

a) avoir...
...santé, par référence aux normes définies par l'Organisation mondiale de la Santé, porter...

...immobiliers ;

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

b) favoriser la création d'ozone dans la troposphère ;

b) *(Sans modification)*

c) altérer les équilibres des rayonnements de la planète et influencer sur les changements climatiques, notamment en appauvrissant la couche d'ozone stratosphérique ou en accentuant l'effet de serre.

c) *(Sans modification)*

Un décret en Conseil d'Etat détermine les catégories de substances polluantes entrant dans le champ d'application de l'alinéa précédent.

Un décret en Conseil d'Etat *fixe la liste des substances polluantes entrant dans le champ d'application du présent article.*

TITRE PREMIER

TITRE PREMIER

**SURVEILLANCE,
INFORMATION,
OBJECTIFS DE QUALITÉ
DE L'AIR, SEUILS D'ALERTE
ET VALEURS LIMITES**

**SURVEILLANCE,
INFORMATION,
OBJECTIFS DE QUALITÉ
DE L'AIR, SEUILS D'ALERTE
ET VALEURS LIMITES**

Art. 3.

Art. 3.

L'Etat assure la surveillance de la qualité de l'air. Des objectifs de qualité de l'air, des seuils d'alerte et des valeurs limites sont fixés après avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France.

L'Etat assure la surveillance de la qualité de l'air. *Il délègue, en tant que de besoin, cette compétence à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, conformément au troisième alinéa de l'article premier de la loi n° 90-1130 du 19 décembre 1990 portant création de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Des objectifs...*

...France.

Les substances dont le rejet dans l'atmosphère peut contribuer à une dégradation de la qualité de l'air au regard des objectifs mentionnés à l'alinéa précédent sont surveillées, notamment par l'observation de l'évolution des paramètres propres à révéler l'existence d'une telle dégradation.

(Alinéa sans modification)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

La surveillance est effective au plus tard au 1er janvier 1997 s'agissant des agglomérations de plus de 250 000 habitants, au 1er janvier 1998 s'agissant des agglomérations de plus de 100 000 habitants et au 1er janvier 2000 pour l'ensemble du territoire national.

(Alinéa sans modification)

Dans chaque région, et dans la collectivité territoriale de Corse, l'Etat peut confier cette surveillance à un ou des organismes agréés. Ceux-ci associent, de façon équilibrée, des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales, des représentants des diverses activités contribuant à l'émission des substances surveillées, des associations agréées de protection de l'environnement et, le cas échéant, des personnalités qualifiées. Les modalités de surveillance sont adaptées aux besoins de chaque zone intéressée.

Dans...

...confier la mise en oeuvre de cette surveillance...

Les matériels de mesure de la qualité de l'air et de mesure des rejets de substances dans l'atmosphère, ainsi que les laboratoires qui effectuent des analyses et contrôles d'émissions polluantes sont soumis à agrément.

...intéressée.

(Alinéa sans modification)

Art. 4.

Art. 4.

Le droit à l'information sur la qualité de l'air est reconnu à chacun sur l'ensemble du territoire et s'exerce selon les modalités définies par le présent article.

(Alinéa sans modification)

Textes en vigueur

(Voir en annexe)

Texte du projet de loi

Sans préjudice des dispositions de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978, les informations relatives à la surveillance de la qualité de l'air, aux émissions dans l'atmosphère et aux consommations d'énergie font l'objet d'une publication périodique, qui peut être confiée aux organismes agréés mentionnés à l'article 3 de la présente loi.

Lorsque les objectifs de qualité de l'air ne sont pas atteints ou lorsque les seuils d'alerte et valeurs limites mentionnés à l'article 3 sont dépassés ou risquent de l'être, le public en est immédiatement informé.

Un inventaire des émissions des substances polluantes, un inventaire des consommations d'énergie ainsi qu'un rapport sur la qualité de l'air sont publiés chaque année.

Art. 5.

Les conditions d'application du présent titre sont définies par un décret en Conseil d'Etat qui détermine notamment les seuils d'alerte et les valeurs limites mentionnés à l'article 3 ainsi que la liste des substances mentionnées au deuxième alinéa de cet article.

Propositions de la Commission

Sans préjudice des dispositions de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'Administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, les informations relatives à la surveillance de la qualité de l'air font l'objet d'une publication périodique qui peut être confiée, dans leur zone de compétence, aux organismes agréés mentionnés à l'article 3 de la présente loi. L'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie publie périodiquement les informations relatives aux émissions des substances polluantes dans l'atmosphère et aux consommations d'énergie.

Lorsque les seuils d'alerte et valeurs limites mentionnés à l'article 3 sont atteints, l'information du public s'effectue sous la responsabilité de l'autorité administrative compétente qui peut en déléguer la mise en oeuvre aux organismes agréés prévus à l'article 3 de la présente loi.

(Alinéa sans modification)

Art. 5.

Les conditions ...

... d'Etat. La liste et la carte des communes incluses dans les agglomérations de plus de 250.000 habitants ainsi que dans les agglomérations comprises entre 100.000 et 250.000 habitants sont annexées à ce décret.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

TITRE II

PLANS RÉGIONAUX POUR LA
QUALITÉ DE L'AIR

Art. 6.

Le préfet de région et en Corse le préfet de Corse peut élaborer un plan régional pour la qualité de l'air qui fixe des orientations permettant, pour atteindre les objectifs de qualité de l'air mentionnés à l'article 3, de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets. Ce plan fixe également des objectifs de qualité de l'air spécifiques à certaines zones lorsque les nécessités de leur protection le justifient.

A ces fins, le plan régional pour la qualité de l'air s'appuie sur un inventaire des émissions et une évaluation de la qualité de l'air.

Art. 7.

Le comité régional de l'environnement et les représentants des organismes agréés prévus à l'article 3 de la présente loi sont associés à l'élaboration du plan régional pour la qualité de l'air.

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

TITRE II

PLANS RÉGIONAUX POUR LA
QUALITÉ DE L'AIR

Art. 6.

(Sans modification)

Art. 7.

(Sans modification)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Le plan peut être révisé au terme d'une période de cinq ans.

Art. 8.

Les modalités d'application du présent titre sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

TITRE III

PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

Art. 9.

I - Dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ainsi que dans les zones où, dans des conditions précisées par décret en Conseil d'Etat, les valeurs limites mentionnées à l'article 3 de la présente loi sont dépassées, le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère, compatible avec les orientations du plan régional de la qualité de l'air lorsque ce plan existe.

II - Le projet de plan est, après avis du comité régional de l'environnement, soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

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

Art. 8.

(Sans modification)

TITRE III

PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

Art. 9.

I.- A compter de la publication de la présente loi, dans les agglomérations de plus de 250.000 habitants, et, à compter du 1er janvier 1998, dans les agglomérations comprises entre 100.000 et 250.000 habitants où les valeurs limites mentionnées à l'article 3 de la présente loi ont été dépassées de manière répétée sur une période de six mois, le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère.

II - Le projet de plan est, après avis du ou des conseils départementaux d'hygiène concernés, soumis...

... l'environnement.

III - (Sans modification)

(Voir en annexe)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

IV - Pour...

...à compter du terme de la période de six mois, visée au 1 ci-dessus, au cours de laquelle les dépassements ont été constatés.

Art. 10.

Art. 10.

Le plan de protection de l'atmosphère peut renforcer les objectifs de qualité de l'air mentionnés à l'article 3 de la présente loi et fixe, ou, lorsqu'il existe un plan régional pour la qualité de l'air, précise, s'il y a lieu, les orientations permettant d'atteindre ces objectifs ainsi que les modalités de l'alerte. Il peut, en outre, renforcer les mesures techniques mentionnées aux articles 19 et 20 de la présente loi.

(Alinéa sans modification)

Il recense les mesures qui peuvent être mises en oeuvre pour atteindre les objectifs qu'il a fixés notamment en ce qui concerne les règles de fonctionnement et d'exploitation de certaines catégories d'installations, l'usage des carburants ou combustibles, les conditions d'utilisation de certains objets mobiliers, l'augmentation de la fréquence des contrôles des émissions des installations, des véhicules ou autres objets mobiliers, et l'élargissement de la gamme des substances contrôlées.

Alinéa supprimé

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Art. 11.

Pour atteindre les objectifs définis par le plan de protection de l'atmosphère, les autorités compétentes en matière de police arrêtent les mesures préventives, d'application temporaire ou permanente, destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique.

Art. 11.

(Sans modification)

(Voir en annexe)

Elles sont prises sur le fondement de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement lorsque l'établissement à l'origine de la pollution relève de cette loi. Dans les autres cas, les autorités mentionnées à l'alinéa précédent peuvent prononcer la restriction ou la suspension des activités polluantes et prescrire des limitations à la circulation des véhicules.

Art. 12.

Lorsque les seuils d'alerte sont atteints, le préfet prend des mesures propres à limiter l'ampleur et les effets de la pointe de pollution sur la population. Ces mesures, prises après consultation des maires intéressés, comportent un dispositif de restriction ou de suspension des activités concourant aux pointes de pollution, y compris, le cas échéant, de la circulation des véhicules, et de réduction des émissions des sources fixes et mobiles.

Art. 12.

(Sans modification)

Art. 13.

Les modalités d'application du présent titre sont fixées par décret en Conseil d'Etat. *Les dispositions de l'article 12 sont toutefois d'application immédiate.*

Art. 13.

Les modalités d'application du présent titre sont, *en tant que de besoin*, fixées par décret en Conseil d'Etat.

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs</p>	<p>TITRE IV PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS</p> <p>Art. 14.</p> <p>L'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est remplacé par les articles suivants :</p>	<p>TITRE IV PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS</p> <p>Art. 14.</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Art. 28. - Un plan de déplacements urbains est élaboré sur tout ou partie du territoire compris à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains, par l'autorité compétente pour l'organisation de ces transports, après avis du ou des conseils municipaux concernés.</p>	<p>"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. 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. 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 oeuvre.</p>	<p>« Art. 28.- Le plan ...</p> <p>... urbains. Il doit être compatible avec les orientations des schémas directeurs et des schémas de secteur ainsi que des directives territoriales d'aménagement définis par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air, s'ils existent. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il contribue à la protection durable de l'environnement. Il définit les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès. Il facilite la coordination des modes de déplacement. Il prévoit, en tant que de besoin, l'affectation du domaine public à ces modes. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre.</p>
<p>Lorsque le plan est établi pour une seule commune, il est approuvé par le conseil municipal. S'il couvre le territoire de plusieurs communes comprises dans un périmètre de transports urbains, il est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public après accord des conseils municipaux.</p>	<p>"L'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire pour toute agglomération de plus de 250 000 habitants.</p>	<p>« 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.</p>

Textes en vigueur

Les prescriptions du plan sont mises en oeuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains et par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains.

Le contenu, les procédures d'élaboration, de consultation et d'approbation et les conditions de mise en oeuvre des plans de déplacements urbains sont précisés par un décret en Conseil d'Etat.

.....

Texte du projet de loi

"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 oeuvre 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.

Propositions de la Commission

« Art. 28-1. Le plan de déplacements urbains oriente :

« 1° le développement des services réguliers de transport public de voyageurs et de marchandises ainsi que des voies réservées aux piétons et des pistes cyclables ;

"2° (Sans modification)

3° (Sans modification)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

"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 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 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.

"Les orientations du plan sont mises en oeuvre 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 de transports urbains.

"Art. 28-2.- Le plan...

...représentants des professions et des usagers des transports...

...plan.

« Le projet ...

... puis, sous un délai de six mois, soumis ...

... mois.

(Alinéa sans modification)

« Le plan est mis en oeuvre 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 ...
... urbains.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

"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 l'Ile-de-France prévu par l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme.

"Art. 28-3.- (Alinéa sans modification)

"Le syndicat des transports parisiens et le conseil régional d'Ile-de-France sont associés à son élaboration et délibèrent sur le projet de plan. 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 syndicat...

...représentants des professions et des usagers...

...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."

(Alinéa sans modification)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982
d'orientation
des transports intérieurs

Art. 15.

Art. 15.

.....
Art. 46. - L'adaptation des dispositions des paragraphes II et III de l'article 7 du chapitre IV du titre Ier et des chapitres II et III du titre II de la présente loi à la région d'Ile-de-France fera l'objet des dispositions législatives spéciales.
.....

L'article 46 de la loi du 30 décembre 1982 précitée est complété par les dispositions suivantes :

(Sans modification)

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

TITRE V

TITRE V

**URBANISME ET
ENVIRONNEMENT**

**URBANISME ET
ENVIRONNEMENT**

Art. 16.

Art. 16.

Art. 14. - Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité, des objectifs du plan de la Nation et de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux.

L'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est modifié comme suit :

(Alinéa sans modification)

1 - 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".

1 - *(Sans modification)*

Textes en vigueur

Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes. Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés. Lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.

Dans le cadre des orientations nationales et locales de la planification et de l'aménagement, des schémas directeurs d'infrastructures sont établis respectivement par l'Etat, en concertation avec les régions, et par les collectivités territoriales ou leurs groupements, notamment pour assurer la cohérence à long terme des réseaux définis pour les différents modes de transport et pour fixer les priorités en matière de modernisation, d'adaptation et d'extension des réseaux.

La réalisation, l'aménagement d'une infrastructure peuvent faire l'objet de contrats entre l'Etat et les collectivités locales intéressées.

Texte du projet de loi

II - Il est ajouté après le troisième alinéa un alinéa ainsi rédigé :

"Ces schémas directeurs comprennent une analyse globale des effets sur l'environnement."

Propositions de la Commission

II. Le troisième alinéa est complété par la phrase suivante :

(Alinéa sans modification)

Textes en vigueur

Des décrets en Conseil d'Etat précisent les infrastructures et les choix technologiques ainsi que les modalités des études prévues au deuxième alinéa du présent article, le domaine d'application et le contenu des schémas directeurs ainsi que les règles de procédure qui leur sont applicables.

Code de l'urbanisme

Art. L. 110. - Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économique, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace.

Texte du projet de loi

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".

Propositions de la Commission

Art. 17.

I - *(Sans modification)*

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Art. L. 121-10. - Les documents d'urbanisme déterminent les conditions permettant, d'une part, de limiter l'utilisation de l'espace, de préserver les activités agricoles, de protéger les espaces forestiers, les sites et paysages naturels ou urbains, de prévenir les risques naturels prévisibles et les risques technologiques et, d'autre part, de prévoir suffisamment d'espaces constructibles pour les activités économiques et d'intérêt général, ainsi que pour la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'habitat.

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 et nuisances de toute nature".

II - A l'article...
...pollutions atmosphériques, au sens de l'article 2 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. »

Art. L. 122-1. - Les schémas directeurs fixent les orientations fondamentales de l'aménagement des territoires intéressés, compte tenu de l'équilibre qu'il convient de préserver entre l'extension urbaine, l'exercice des activités agricoles, des autres activités économiques et la préservation des sites et paysages naturels ou urbains. Ils prennent en considération l'existence de risques naturels prévisibles et de risques technologiques.

III - Au premier alinéa de l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme, après le mot : "préservation" sont insérés les mots : "des milieux naturels, de la qualité de l'air et" et après les mots : "ils prennent en considération" sont insérés les mots : "l'impact des pollutions et nuisances de toute nature induites par ces orientations ainsi que".

III - Au...
...mots : de la qualité...
...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".

Ils déterminent la destination générale des sols et, en tant que de besoin, la nature et le tracé des grands équipements d'infrastructure, en particulier de transport, la localisation des services et activités les plus importants.

Au regard des prévisions en matière d'habitat, d'emploi et d'équipements, ils fixent les orientations générales de l'extension de l'urbanisation et de la restructuration des espaces urbanisés. Ils définissent la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser en tenant compte notamment de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux.

Textes en vigueur

Les schémas directeurs prennent en compte les programmes de l'Etat ainsi que ceux des collectivités locales et des établissements et services publics. Ils orientent et harmonisent pour l'organisation de l'espace les programmes et les prévisions mentionnées ci-dessus.

Pour leur exécution, ils peuvent être complétés en certaines de leurs parties par des schémas de secteur qui en détaillent et précisent le contenu.

Les programmes et les décisions administratives qui les concernent doivent être compatibles avec leurs dispositions.

.....

Art. L. 123-1. - Les plans d'occupation des sols fixent, dans le cadre des orientations des schémas directeurs ou des schémas de secteur, s'il en existe, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols, qui peuvent notamment comporter l'interdiction de construire.

Les plans d'occupation des sols doivent, à cette fin, en prenant en compte la préservation de la qualité des paysages et la maîtrise de leur évolution :

1° Délimiter des zones urbaines ou à urbaniser prenant notamment en compte les besoins en matière d'habitat, d'emploi, de services et de transport des populations actuelles et futures. La délimitation de ces zones prend en considération la valeur agronomique des sols, les structures agricoles, les terrains produisant des denrées de qualité supérieure, l'existence de risques naturels prévisibles et de risques technologiques, la présence d'équipements spéciaux importants. Les plans d'occupation des sols déterminent l'affectation des sols selon l'usage principal qui doit en être fait ou la nature des activités dominantes qui peuvent y être exercées ;

Texte du projet de loi

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,".

Propositions de la Commission

IV - (Sans modification)

Textes en vigueur

2° Définir, en fonction des situations locales, les règles concernant le droit d'implanter des constructions, leur destination et leur nature.

Ils peuvent, en outre :

3° Déterminer les règles concernant l'aspect extérieur des constructions, leurs dimensions et l'aménagement de leurs abords ;

4° Fixer pour chaque zone ou partie de zone, en fonction notamment de la capacité des équipements collectifs existants ou en cours de réalisation et de la nature des constructions à édifier, un ou des coefficients d'occupation des sols qui déterminent, éventuellement pour chaque nature de construction, la densité de construction qui y est admise ;

5° Délimiter les zones ou parties de zones dans lesquelles la reconstruction sur place ou l'aménagement de bâtiments existants pourra, pour des motifs d'urbanisme ou d'architecture, être imposé ou autorisé avec une densité au plus égale à celle qui était initialement bâtie, nonobstant les règles fixées au 4° ci-dessus et fixer la destination principale des îlots ou immeubles à restaurer ou à réhabiliter ;

6° Préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les pistes cyclables, et délimiter les zones qui sont ou peuvent être aménagées en vue de la pratique du ski et les secteurs réservés aux remontées mécaniques en indiquant, le cas échéant, les équipements et aménagements qui peuvent y être prévus ;

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

7° Identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, rues, monuments, sites et secteurs à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection ;

8° Fixer les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général ainsi qu'aux espaces verts ;

9° Localiser, dans les zones urbaines, les terrains cultivés, à protéger et inconstructibles quels que soient les équipements éventuels qui les desservent ;

10° Délimiter les secteurs dans lesquels la délivrance du permis de construire peut être subordonnée à la démolition de tout ou partie des bâtiments existants sur le terrain où l'implantation de la construction est envisagée ;

11° Délimiter les zones dans lesquelles pourront s'implanter les magasins de commerce de détail dont l'octroi du permis de construire ou la réalisation est soumis à autorisation préalable de la commission départementale d'urbanisme commercial par l'article L. 451-5 du présent code ;

12° Délimiter les zones visées à l'article L. 372-3 du Code des communes ;

Les règles mentionnées aux 2° et 3° ci-dessus peuvent prévoir des normes de construction différentes de celles qui résultent de l'application du coefficient d'occupation du sol, soit en raison des prescriptions d'urbanisme ou d'architecture, soit en raison de l'existence des projets tendant à renforcer la capacité des équipements collectifs.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Les règles et servitudes définies par un plan d'occupation des sols ne peuvent faire l'objet d'aucune dérogation, à l'exception des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la configuration des parcelles ou le caractère des constructions avoisinantes.

Les plans d'occupation des sols doivent être compatibles, dans les conditions fixées à l'article L. 111-1-1, avec les orientations des schémas directeurs ou schémas de secteur ou les directives territoriales d'aménagement ou les lois d'aménagement et d'urbanisme, et respecter les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol ainsi que les dispositions nécessaires à la mise en oeuvre de projets d'intérêt général relevant de l'Etat, de la région, du département ou d'autres intervenants. Ils prennent en considération les dispositions des programmes locaux de l'habitat lorsqu'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.

(Alinéa sans modification)

Loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature

.....

Art. 2 - Les travaux et projets d'aménagement qui sont entrepris par une collectivité publique ou qui nécessitent une autorisation ou une décision d'approbation ainsi que les documents d'urbanisme doivent respecter les pré-occupations d'environnement.

Textes en vigueur

Les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur le milieu naturel, peuvent porter atteinte à ce dernier, doivent comporter une étude d'impact permettant d'en apprécier les conséquences.

Un décret en Conseil d'état précise les modalités d'application du présent article.

Il fixe notamment :

D'une part les conditions dans lesquelles les préoccupations d'environnement sont prises en compte dans les procédures réglementaires existantes ;

D'autre part :

Le contenu de l'étude d'impact qui comprend au minimum une analyse de l'état initial du site et de son environnement, l'étude des modifications que le projet y engendrerait et les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables pour l'environnement ;

Les conditions dans lesquelles l'étude d'impact sera rendue publique ;

La liste limitative des ouvrages qui, en raison de la faiblesse de leurs répercussions sur l'environnement, ne sont pas soumis à la procédure de l'étude d'impact.

Texte du projet de loi

Art. 18.

Au quatrième 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 et nuisances de toute nature et 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.

Propositions de la Commission

Art. 18.

Au septième alinéa...

...mots : " en outre...

...pollutions atmosphériques, au sens de l'article 2 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ; »

(Alinéa sans modification)

Textes en vigueur

Il fixe également les conditions dans lesquelles le ministre chargé de l'environnement pourra se saisir ou être saisi, pour avis, de toute étude d'impact.

Si une requête déposée devant la juridiction administrative contre une autorisation ou une décision d'approbation d'un projet visé à l'alinéa 2 du présent article est fondée sur l'absence d'étude d'impact, la juridiction saisie fait droit à la demande de sursis à exécution de la décision attaquée dès que cette absence est constatée selon une procédure d'urgence.

Texte du projet de loi

TITRE VI

**MESURES TECHNIQUES
NATIONALES**

Art. 19.

I - En vue de réduire la consommation d'énergie et de limiter les sources d'émission de substances polluantes, peuvent être réglementés et contrôlés dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat :

1° la fabrication, l'utilisation et l'entretien des objets mobiliers, autres que les véhicules, ainsi que la fabrication et l'utilisation des produits ;

2° l'élaboration, la commercialisation et l'utilisation des combustibles et carburants.

II - Les décrets mentionnés au I ci-dessus peuvent aussi :

Propositions de la Commission

TITRE VI

**MESURES TECHNIQUES
NATIONALES**

Art. 19.

I - En vue d'améliorer l'efficacité énergétique et de limiter ...

... 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 - (Alinéa sans modification)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

1° imposer aux constructeurs et utilisateurs de *vérifier et contrôler* leurs appareils, à leur diligence et à leurs frais ;

1° imposer...
...utilisateurs de contrôler...
...frais ;

2° préciser les conditions d'interdiction ou de limitation de la publicité ou des campagnes d'information commerciale relatives à l'énergie ou à 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 premier de la loi n° 74-908 du 29 octobre 1974 relative aux économies d'énergie ;

2° Supprimé

3° définir les cas et conditions dans lesquels peut être interdite ou réglementée l'émission dans l'atmosphère des substances visées à l'article 2 de la présente loi.

3° définir les cas et conditions dans lesquels peut être *réglementée ou, le cas échéant, interdite* l'émission...

... présente loi.

III - *Pour satisfaire aux dispositions 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 gaz de pétrole liquéfié et des carburants pour aéronefs, devront comporter un taux minimal d'oxygène avant le 1er janvier 2000.

III - Un...

...2000.

IV - (nouveau). *Le Gouvernement présentera au Parlement, dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi, un rapport déterminant les conditions dans lesquelles les carburants devront être reformulés avant le 1er janvier 2000. Ce rapport présentera le bilan de l'impact de la reformulation des carburants sur l'économie et la qualité de l'air.*

(Voir en annexe)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Article additionnel après l'article 19

Sauf impossibilité liée 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 incités :

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.

Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent article.

Art. 20.

Art. 20.

Les décrets prévus à l'article 19 ci-dessus peuvent déterminer les conditions dans lesquelles les autorités administratives compétentes sont habilitées à :

Les décrets prévus à l'article 19 ci-dessus fixent en tant que de besoin les conditions...

... habilitées à :

1° définir des normes de rendement applicables à certaines catégories d'appareils consommateurs d'énergie ;

1° (Sans modification)

2° agréer des experts ou organismes chargés de ces vérifications et contrôles ;

2° agréer...
...chargés des contrôles prévus au 1° du paragraphe II de l'article 19 de la présente loi ;

3° prescrire l'obligation d'afficher la consommation énergétique des produits et des appareils sur le lieu de leur vente ou de la location et préciser les méthodes de mesure ;

3° prescrire...

...ou
de leur location...
...mesure ;

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Code de la route

TITRE III

INFRACTIONS AUX RÈGLES
CONCERNANT LES VÉHICULES
EUX-MÊMES ET LEUR
ÉQUIPEMENT

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.

Art. 21.

I - Le titre III du livre II du code de la route est ainsi intitulé : "Règles concernant les véhicules eux-mêmes et leurs équipements".

II - Il est inséré au titre III du livre II du code de la route 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.

"Certaines catégories de véhicules font l'objet d'une identification fondée sur leur contribution à la pollution atmosphérique.

4° (Sans modification)

Art. 21.

I - (Sans modification)

II - (Alinéa sans modification)

"... Les...

visées... ..polluantes

...publique.

« Les véhicules automobiles font, à l'occasion de leur mise sur le marché ou de leur revente, l'objet, sous la responsabilité de l'Etat, d'une identification fondée sur leur contribution à la prévention de la pollution atmosphérique.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

(Alinéa sans modification)

Article additionnel après l'article 21

Le paragraphe 1 de l'article 24 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est complété par un alinéa nouveau ainsi rédigé :

« A compter du 1er janvier 1997, l'Etat s'engage à prendre les mesures de coordination intermodale nécessaires pour permettre à la Société nationale des chemins de fer français d'obtenir chaque année, sur une période de cinq ans, un gain de 1 % dans la part qu'elle détient, au titre du transport ferroviaire, dans le trafic de transport terrestre des marchandises constaté, tous modes confondus, au niveau national. »

TITRE VII

TITRE VII

DISPOSITIONS FINANCIÈRES

DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Art. 22.

Art. 22.

La fiscalité des énergies fossiles tient compte de l'incidence de leur utilisation sur la compétitivité de l'économie, l'environnement et la sécurité d'approvisionnement et vise, au regard de ces objectifs, un traitement équilibré entre les différents types de combustibles ou de carburants.

Alinéa supprimé

Le financement de la surveillance de la qualité de l'air est assuré dans les conditions prévues par chaque loi de finances à partir du produit de la fiscalité des énergies fossiles.

Alinéa supprimé

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

Un rapport sur l'évolution de la fiscalité des énergies fossiles sur les cinq dernières années connues et ses incidences sur l'économie et l'environnement est soumis par le Gouvernement au Parlement à l'occasion de l'examen de la loi de finances pour 1998. Ce rapport est ensuite mis à jour tous les deux ans.

Article additionnel après l'article 22

1. Il est inséré, après l'article 3 de la loi n° 90-1130 du 19 décembre 1990 portant création de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, un article 3bis nouveau ainsi rédigé :

« Art. 3 bis - A compter du 1er janvier 1997, un prélèvement sur les recettes de l'Etat est attribué à l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Ce prélèvement est fixé chaque année par la loi de finances de telle sorte qu'il atteigne, à compter de l'exercice 2000, un montant équivalent à deux pour mille du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers ».

Code des douanes

Art. 23.

Art. 23.

.....
Art. 265 sexies - Le taux de la taxe intérieure sur les produits pétroliers perçus sur les carburants utilisés par les chauffeurs de taxi est réduit de 100 % dans la limite de 5.000 litres par an pour chaque véhicule.

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

(Alinéa sans modification)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

A compter du 1er janvier 1990, la taxe intérieure de consommation sur les carburants utilisés par les commerçants sédentaires dont le principal établissement est situé dans une commune de moins de 3.000 habitants et qui réalisent une partie de leur chiffre d'affaires par des ventes ambulantes est remboursée dans la limite de 1.500 litres par an et par entreprise.

Les modalités d'application de cette mesure sont fixées par décret.

"Afin de promouvoir le développement de véhicules peu polluants, à compter du 1er janvier 1997, la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel véhicules et la taxe intérieure sur les produits pétroliers pour le gaz de pétrole liquéfié sont remboursées aux exploitants de transports publics de voyageurs, dans une limite et des conditions fixées par décret."

"Afin ...

...transports publics routiers, dans une limite et dans des conditions fixées par la plus prochaine loi de finances ».

Art. 24.

I - Il est inséré dans le code général des impôts un article 1010 A ainsi rédigé :

"Art. 1010 A.- Les véhicules qui fonctionnent au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules, ou du gaz de pétrole liquéfié sont exonérés de la taxe prévue à l'article 1010 du présent code."

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

Art. 24.

(Sans modification)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Art. 25.

Art. 25.

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

Supprimé

"*Art. 1599 F bis.* - Le conseil général peut, sur délibération, exonérer de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur, les véhicules qui fonctionnent au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié.

"La délibération prend effet dans le délai prévu à l'article 1599 H."

B - Pour la période d'imposition s'ouvrant le 1er décembre 1996, la délibération prévue à l'article 1599 F *bis* du code général des impôts est notifiée par le préfet aux directions des services fiscaux concernées avant le 30 octobre 1996.

II - A - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 nonies A rédigé comme suit :

"*Art. 1599 nonies A.* - L'assemblée de Corse peut, sur délibération, exonérer de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur, les véhicules qui fonctionnent au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié.

"La délibération prend effet dans le délai prévu à l'article 1599 *duodecies.*"

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

B - Pour la période d'imposition s'ouvrant le 1er décembre 1996, la délibération prévue à l'article 1599 nonies A du code général des impôts est notifiée par le préfet aux directions des services fiscaux concernées avant le 30 octobre 1996.

Art. 26.

Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 *octodecies* A rédigé comme suit :

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

Art. 27.

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

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

"Cette disposition s'applique également aux véhicules qui fonctionnent *exclusivement* au gaz naturel véhicules ou au gaz de pétrole liquéfié".

Art. 26.

Supprimé

Art. 27.

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

"Cette disposition ...
... qui fonctionnent au gaz ...
... liquéfié".

Code général des impôts

.....
Art. 39 AC - Les véhicules automobiles terrestres à moteur acquis à l'état neuf dont la conduite nécessite la possession d'un permis de conduire mentionné à l'article L. 11 du code de la route et qui fonctionnent exclusivement au moyen de l'énergie électrique peuvent faire l'objet d'un amortissement exceptionnel sur douze mois à compter de la date de leur première mise en circulation. Cette disposition s'applique également de manière séparée aux accumulateurs nécessaires au fonctionnement des véhicules en cause et qui font l'objet d'une facturation distincte.

Textes en vigueur

Toutefois, pour les véhicules mentionnés au premier alinéa immatriculés dans la catégorie des voitures particulières, cette disposition s'applique à la fraction du prix d'acquisition qui n'excède pas la somme mentionnée au troisième alinéa du 4 de l'article 39.

Les entreprises qui acquièrent des véhicules (ou des accumulateurs mentionnés aux premier et deuxième alinéas) pour les donner en location ne peuvent bénéficier de l'amortissement exceptionnel.

Texte du projet de loi

B - Le troisième alinéa est abrogé.

II - A - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 39 AD rédigé comme suit :

"Art. 39 AD.- Les accumulateurs nécessaires au fonctionnement des véhicules fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique et les équipements spécifiques permettant l'utilisation de l'électricité, du gaz naturel ou du gaz de pétrole liquéfié pour la propulsion des véhicules qui fonctionnent également au moyen d'autres sources d'énergie, peuvent faire l'objet d'un amortissement exceptionnel sur douze mois à compter de la date de mise en service de ces équipements."

B - Ces dispositions sont applicables aux accumulateurs et aux équipements acquis ou fabriqués entre le 1er janvier 1996 et le 31 décembre 1999.

III - A - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 39 AE rédigé comme suit :

Propositions de la Commission

B - (Sans modification)

II. - (Sans modification)

III. - (Sans modification)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

"Art. 39 AE.- Les matériels spécifiquement destinés au stockage, à la compression et à la distribution de gaz naturel véhicules ou de gaz de pétrole liquéfié, et aux installations de charge des véhicules électriques mentionnés au premier alinéa de l'article 39 AC peuvent faire l'objet d'un amortissement exceptionnel sur douze mois à compter de leur mise en service."

B - Ces dispositions sont applicables aux matériels acquis entre le 1er janvier 1996 et le 31 décembre 1999.

IV - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 39 AF rédigé comme suit :

"Art. 39 AF.- Les véhicules mentionnés au premier alinéa de l'article 39 AC, les accumulateurs et les équipements mentionnés à l'article 39 AD et les matériels mentionnés à l'article 39 AE acquis pour être donnés en location ne peuvent bénéficier de l'amortissement exceptionnel sur douze mois.

"Toutefois, ceux acquis entre le 1er janvier 1996 et le 31 décembre 1999 pour être donnés en location par des sociétés ou organismes soumis à l'impôt sur les sociétés, de droit ou sur option, peuvent faire l'objet de l'amortissement exceptionnel sur douze mois."

IV. - (Alinéa sans modification)

"Art. 39 AF.- Les véhicules ...

... en location simple, avec option d'achat ou en crédit bail, ne peuvent mois.

(Alinéa sans modification)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

TITRE VIII
CONTRÔLES ET SANCTIONS

TITRE VIII
CONTRÔLES ET SANCTIONS

Article additionnel avant l'article 28

Les mesures de contrôle et les sanctions sont prises sur le fondement de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement lorsque l'établissement à l'origine de la pollution relève de cette loi.

Art. 28.

Art. 28.

Sont habilités à procéder aux contrôles prévus au présent titre et à rechercher et constater les infractions aux dispositions de la présente loi et à celles prises pour son application :

Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant dans le cadre des dispositions du code de procédure pénale, sont habilités ...

... application :

1° les inspecteurs des installations classées ;

1° Supprimé

2° les fonctionnaires et agents, commissionnés à cet effet et assermentés dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat, appartenant aux services de l'Etat chargés de l'environnement, de l'industrie, de l'équipement, des transports, de la mer, de l'agriculture, de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, et de la santé ;

2° *(Sans modification)*

3° les agents des douanes ;

3° *(Sans modification)*

4° les commissaires inspecteurs du service technique interdépartemental des installations classées, les ingénieurs et techniciens du Laboratoire central et les inspecteurs de salubrité de la préfecture de police .

4° les ingénieurs ...

... police.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Art. 29.

Art. 29.

Les fonctionnaires et agents désignés à l'article 28 de la présente loi ont accès aux locaux, installations et lieux clos y attenants, à l'exclusion des domiciles et des parties des locaux servant de domicile. Ces agents ne peuvent accéder à ces locaux ou installations qu'entre 6 heures et 21 heures ou à tout moment dès lors qu'ils sont ouverts au public ou qu'une activité ou opération qu'ils ont pour mission de contrôler y est en cours.

Les fonctionnaires ...

...qu'entre 8 heures et 20 heures ou à tout moment ...

... cours.

Ces agents peuvent demander la communication de toute pièce ou document utile, en prendre copie, et recueillir sur convocation ou sur place les renseignements et justifications nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

(Alinéa sans modification)

Ils peuvent également :

Alinéa supprimé

- prélever des échantillons ou effectuer des mesures en vue d'analyses ou essais ;

Alinéa supprimé

- consigner pendant le temps nécessaire à l'exercice des contrôles et pour une durée maximale de huit jours les objets ou dispositifs susceptibles d'être non conformes aux dispositions de la présente loi ou à celles prises pour son application.

Alinéa supprimé

Le procureur de la République est avisé de ces opérations dès qu'il apparaît qu'elles peuvent conduire à la constatation d'une infraction. Il peut alors donner toutes instructions sur la conduite à tenir.

Le procureur de la République est *préalablement informé* des opérations envisagées, en vue de la recherche des infractions. Il peut s'opposer à ces opérations.

Article additionnel après l'article 29

Dans le cadre des opérations prévues à l'article 29, les agents désignés à l'article 28 peuvent :

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

- prélever, ou faire prélever, des échantillons en vue de faire effectuer des analyses ou des essais ;

- consigner, dans l'attente des contrôles nécessaires, les objets ou dispositifs suspectés d'être non conformes à la présente loi et aux textes pris pour son application.

Ce magistrat est saisi sur requête par les agents mentionnés au présent article. Il statue dans les vingt-quatre heures.

Le président du tribunal de grande instance vérifie que la demande de consignation qui lui est soumise est fondée : cette demande comporte tous les éléments d'information de nature à justifier cette mesure.

La mesure de consignation ne peut excéder quinze jours. En cas de difficultés particulières liées à l'examen des objets en cause, le président du tribunal de grande instance peut renouveler la mesure pour une même durée par une ordonnance motivée.

Les objets consignés sont laissés à la charge de leur détenteur.

Le président du tribunal de grande instance peut ordonner mainlevée de la mesure de consignation à tout moment. Cette mainlevée est de droit dans tous les cas où les agents habilités ont constaté la conformité des objets consignés ou leur mise en conformité.

En cas de non-conformité, les frais éventuels sont mis à la charge du contrevenant dans des conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Art. 30.

Les infractions aux dispositions de la présente loi et aux textes pris pour son application sont constatées par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire. Les procès-verbaux doivent être adressés dans les cinq jours qui suivent leur clôture au procureur de la République. Une copie en est également remise à l'intéressé.

Sur autorisation du Président du tribunal de grande instance dans le ressort duquel est situé l'objet litigieux ou du magistrat délégué à cet effet et sous son contrôle, les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article 28 de la présente loi peuvent procéder à la saisie de l'objet de l'infraction et de toute chose pouvant en faciliter la preuve, ainsi que des instruments, engins et véhicules ayant servi à commettre l'infraction.

Il est dressé immédiatement inventaire des objets saisis.

Le président du tribunal de grande instance ou le magistrat délégué par lui peut d'office à tout moment ou sur la demande de l'intéressé ordonner main levée de la saisie.

Art. 31.

La procédure de l'amende forfaitaire est applicable aux contraventions aux dispositions prises en application de la présente loi.

Art. 30.

Les infractions ...

... contraire. Les procès-verbaux sont adressés sous peine de nullité, dans les cinq jours qui suivent leur clôture, au procureur de la République. Une copie en est remise dans le même délai à l'intéressé.

Alinéa supprimé

Alinéa supprimé

Alinéa supprimé

Art. 31.

(Sans modification)

Textes en vigueur

(Voir en annexe)

Texte du projet de loi

Art. 32.

Les mesures prévues aux articles L. 25 à L. 26 du code de la route sont applicables aux véhicules en infraction aux dispositions de la présente loi ou aux textes pris pour son application.

Art. 33.

Lorsque l'un des fonctionnaires ou agents désignés à l'article 28 de la présente loi constate l'inobservation des dispositions prévues par la loi ou des textes et décisions pris pour son application, le préfet met en demeure l'intéressé de satisfaire à ces obligations dans un délai déterminé, et l'invite à présenter ses observations dans le même délai.

Si, à l'expiration de ce délai, il n'a pas obtempéré à cette injonction, le préfet peut :

a) prescrire la consignation entre les mains d'un comptable public d'une somme répondant des travaux ou opérations de mise en conformité ; cette somme est restituée au fur et à mesure de leur exécution. Pour le recouvrement de cette somme, l'Etat bénéficie d'un privilège de même rang que celui prévu à l'article 1920 du code général des impôts ;

b) faire procéder d'office, aux frais de l'intéressé, à l'exécution des travaux ou opérations de mise en conformité ;

Propositions de la Commission

Art. 32.

(Sans modification)

Art. 33.

(Sans modification)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

c) ordonner la suspension de l'activité, l'immobilisation ou l'arrêt du fonctionnement du matériel ou de l'engin en cause jusqu'à l'exécution des travaux ou opérations de mise en conformité.

Les sommes consignées en application des dispositions du a) peuvent être utilisées pour régler les dépenses entraînées par l'exécution d'office des mesures prévues aux b) et c) du présent article.

Les décisions prises en application des alinéas précédents sont soumises à un contentieux de pleine juridiction.

Pendant la durée de la suspension de l'activité, l'exploitant d'une entreprise industrielle, commerciale, agricole ou de services est tenu d'assurer à son personnel le paiement des salaires, indemnités et rémunérations de toute nature auxquels celui-ci avait droit jusqu'alors.

Art. 34.

Quiconque met obstacle à l'exercice des fonctions confiées par la présente loi aux agents mentionnés à l'article 28 est puni de trois mois d'emprisonnement et de 50 000 francs d'amende.

Art. 34.

Quiconque ...

... et de 25.000 francs d'amende.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Lorsqu'une entreprise industrielle, commerciale, agricole ou de services émet des substances polluantes de nature à porter atteinte à la qualité de l'air en violation d'une mise en demeure prononcée en application de l'article 33 de la présente loi, l'exploitant est puni de 6 mois d'emprisonnement et de 50 000 francs d'amende.

L'exploitant encourt également les peines complémentaires mentionnées aux 10° et 11° de l'article L. 131-6 du code pénal ainsi que la peine d'affichage de la décision prononcée ou la diffusion de celle-ci, soit par la presse écrite, soit par tout moyen de communication audiovisuelle conformément à l'article L. 131-35 du même code.

Art. 35.

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement dans les conditions prévues à l'article L. 121-2 du code pénal des infractions aux dispositions de la présente loi et à celles prises pour son application.

Les peines encourues par les personnes morales sont :

1° l'amende, suivant les modalités prévues par l'article L. 131-38 du code pénal ;

2° les peines mentionnées aux 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 8° et 9° de l'article L. 131-39 du même code.

L'interdiction mentionnée au 2° de l'article L. 131-39 du même code porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.

Lorsqu'une ...

... polluantes *constitutives d'une pollution atmosphérique, telle que définie à l'article 2 de la présente loi, en violation ...*

... d'amende.

(Alinéa sans modification)

Art. 35.

(Sans modification)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Art. 36.

Lorsqu'une personne physique ou morale est déclarée coupable de l'infraction prévue au deuxième alinéa de l'article 34 de la présente loi, le tribunal peut, en application des articles L. 132-66 à L. 132-70 du code pénal, enjoindre à cette personne de procéder à l'exécution des travaux ou opérations de mise en conformité prescrits par le préfet en application de l'article 33 de la présente loi.

Art. 36.

(Sans modification)

TITRE IX

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 37.

1 - L'article L. 200-1 du code rural est ainsi modifié :

TITRE IX

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 37.

1. - *(Sans modification)*

Code rural

.....
Art. L. 200-1 - Les espaces, ressources et milieux naturels, les sites et paysages, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres biologiques auxquels ils participent font partie du patrimoine commun de la nation.

- au premier alinéa, après le mot : "paysages" sont insérés les mots : "la qualité de l'air" ;

Textes en vigueur

Leur protection, leur mise en valeur, leur restauration, leur remise en état et leur gestion sont d'intérêt général et concourent à l'objectif de développement durable qui vise à satisfaire les besoins de développement des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Elles s'inspirent, dans le cadre des lois qui en définissent la portée, des principes suivants :

- le principe de précaution, selon lequel l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement à un coût économiquement acceptable ;

- le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable ;

- le principe pollueur-payeur, selon lequel les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur ;

- le principe de participation, selon lequel chaque citoyen doit avoir accès aux informations relatives à l'environnement, y compris celles relatives aux substances et activités dangereuses.

Texte du projet de loi

- au quatrième tiret du deuxième alinéa, les mots : "chaque citoyen" sont remplacés par le mot : "chacun".

Propositions de la Commission

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement</p> <p>.....</p> <p>Art. 10. - Il peut être institué, dans chaque région, un comité régional de l'environnement.</p> <p>Présidé par le Président du conseil régional ou par son représentant, ce comité est composé de conseillers régionaux et, à parité, de représentants des associations agréées de protection de l'environnement et de personnalités qualifiées.</p> <p>Il est chargé par le président du conseil régional ou par le président du conseil économique et social régional d'une mission de réflexion, de proposition et de conciliation sur tout sujet ou projet d'intérêt régional ayant trait à l'environnement.</p> <p>A ce titre, il peut établir, en liaison avec les départements concernés, un inventaire du patrimoine paysager de la région.</p> <p>.....</p> <p>Code général des collectivités territoriales</p> <p>.....</p> <p>Art. L. 2213-2. - Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation :</p>	<p>II - Au premier alinéa de l'article 10 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement, les mots : "peut être" sont remplacés par le mot : "est".</p>	<p>II. (Sans modification)</p>
<p>.....</p> <p>Art. L. 2213-2. - Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation :</p>	<p>III - Au premier alinéa de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, après les mots : "aux nécessités de la circulation" sont ajoutés les mots : "et de la protection de l'environnement".</p>	<p>III. - (Sans modification)</p>

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

1° Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ;

2° Réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains ;

3° Réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés aux véhicules arborant l'un ou l'autre des macarons Grand Invalide civil (GIC) ou Grand Invalide de guerre (GIG). Le stationnement d'un véhicule n'arborant pas un macaron GIC ou GIG sur ces emplacements réservés est considéré comme gênant et constitue une infraction au sens de l'article R. 37-1 du code de la route.

.....

Art. L. 2213-4 - Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques.

Dans ces secteurs, le maire peut, en outre, par arrêté motivé, soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s'exerçant sur la voie publique, à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public.

IV - Au premier alinéa de l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales, après les mots : "soit la tranquillité publique," sont ajoutés les mots : "soit la qualité de l'air,".

IV. - (Sans modification)

Textes en vigueur

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et ne peuvent s'appliquer d'une façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels

.....

(Voir en annexe)

(Voir en annexe)

Texte du projet de loi

Art. 38.

I - Les dispositions de la loi n° 61-842 du 2 août 1961 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique et les odeurs cessent d'être applicables à l'exception de celles concernant les pollutions dues à des substances radioactives et les conditions de création, de fonctionnement et de surveillance des installations nucléaires de base lesquelles ne sont pas soumises aux dispositions de la présente loi.

II - La loi n° 48-400 du 10 mars 1948 sur l'utilisation de l'énergie est abrogée, à l'exception de son article 2.

Propositions de la Commission

V (nouveau). Après le deuxième alinéa de l'article premier de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement est inséré l'alinéa suivant :

« Ces dispositions ont également pour objet de renforcer l'efficacité énergétique des dites installations ».

Art. 38.

(Sans modification)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

III - Sous réserve des dispositions du I du présent article, la référence à la présente loi est substituée aux références à la loi n° 61-842 du 2 août 1961 et à la loi n° 48-400 du 10 mars 1948 dans tous les textes contenant de telles références.

IV - Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux objets et dispositifs conçus pour l'accomplissement des missions de défense nationale.

ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF

Loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal

TITRE I^{er}

DE LA LIBERTÉ D'ACCÈS AUX DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

Art. 1^{er} (L. n. 79-587, 11 juill. 1979, art. 8). - Le droit de toute personne à l'information est précisé et garanti par le présent titre en ce qui concerne la liberté d'accès aux documents administratifs de caractère non nominatif.

Sont considérés comme documents administratifs au sens du présent titre tous dossiers, rapports, études, comptes rendus, procès-verbaux, statistiques, directives, instructions, circulaires, notes et réponses ministérielles qui comportent une interprétation du droit positif ou une description des procédures administratives, avis, à l'exception des avis du Conseil d'Etat et des tribunaux administratifs, prévisions et décisions revêtant la forme d'écrits, d'enregistrements sonores ou visuels, de traitements automatisés d'informations non nominatives.

Art. 2. - Sous réserve des dispositions de l'article 6 les documents administratifs sont de plein droit communicables aux personnes qui en font la demande, qu'ils émanent des administrations de l'Etat, des collectivités territoriales, des établissements publics ou des organismes, fussent-ils de droit privé, chargés de la gestion d'un service public.

Art. 3. - Sous réserve des dispositions de la loi n. 78-17 du 8 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, concernant les informations nominatives figurant dans des fichiers, toute personne a le droit de connaître les informations contenues dans un document administratif dont les conclusions lui sont opposées.

Sur sa demande, ses observations à l'égard desdites conclusions sont obligatoirement consignées en annexe au document concerné.

L'utilisation d'un document administratif au mépris des dispositions ci-dessus est interdite.

Art. 4. - L'accès aux documents administratifs s'exerce :

a) Par consultation gratuite sur place, sauf si la préservation du document ne le permet pas ou n'en permet pas la reproduction ;

b) Sous réserve que la production ne nuise pas à la conservation du document, par délivrance de copies en un seul exemplaire, aux frais de la personne qui les sollicite, et sans que ces frais puissent excéder le coût réel des charges de fonctionnement créées par l'application du présent titre.

Le service doit délivrer la copie sollicitée ou la notification de refus de communication prévue à l'article 7.

Art. 5. - Une commission dite « commission d'accès aux documents administratifs » est chargée de veiller au respect de la liberté d'accès aux documents administratifs dans les conditions prévues par le présent titre, notamment en émettant des avis lorsqu'elle est saisie par une personne qui rencontre des difficultés pour obtenir la communication d'un document administratif, en consultant les autorités compétentes sur toute

question relative à l'application du présent titre, et en proposant toutes modifications utiles des textes législatifs ou réglementaires relatifs à la communication de documents administratifs.

La commission établit un rapport annuel qui est rendu public.

Un décret en Conseil d'Etat détermine la composition et le fonctionnement de la commission prévue au présent article.

Art. 6. - Les administrations mentionnées à l'article 2 peuvent refuser de laisser consulter ou de communiquer un document administratif dont la consultation ou la communication porterait atteinte :

- au secret des délibérations du Gouvernement et des autorités responsables relevant du pouvoir exécutif ;

- au secret de la défense nationale, de la politique extérieure ;

- à la monnaie et au crédit public, à la sûreté de l'Etat et à la sécurité publique ;

- au déroulement des procédures engagées devant les juridictions ou d'opérations préliminaires à de telles procédures, sauf autorisation donnée par l'autorité compétente ;

- au secret de la vie privée, des dossiers personnels et médicaux ;

- à la recherche, par les services compétents, des infractions fiscales et douanères ;

- ou, de façon générale, aux secrets protégés par la loi.

Pour l'application des dispositions ci-dessus, les listes des documents administratifs qui ne peuvent être communiqués au public en raison de leur nature ou de leur objet sont fixées par arrêtés ministériels pris après avis de la commission d'accès aux documents administratifs.

Art. 6 bis (L. n. 79-587, 11 juill. 1979, art. 9). - Les personnes qui le demandent ont droit à la communication, par les administrations mentionnées à l'article 2, des documents de caractère nominatif les concernant, sans que des motifs tirés du secret de la vie privée, du secret médical ou du secret en matière commerciale et industrielle, portant exclusivement sur des faits qui leur sont personnels, puissent leur être opposés.

Toutefois, les informations à caractère médical ne peuvent être communiquées à l'intéressé que par l'intermédiaire d'un médecin qu'il désigne à cet effet.

Art. 7 (L. n. 79-587, 11 juill. 1979, art. 10). - Le refus de communication est notifié au demandeur sous forme de décision écrite motivée.

Lorsqu'il est saisi d'un recours contentieux contre un refus de communication d'un document administratif, le juge administratif doit statuer dans le délai de six mois à compter de l'enregistrement de la requête.

Art. 8. - Sauf disposition prévoyant une décision implicite de rejet ou un accord tacite, toute décision individuelle prise au nom de l'Etat, d'une collectivité territoriale, d'un établissement public ou d'un organisme, fût-il de droit privé, chargée de la gestion d'un service public, n'est opposable à la personne qui en fait l'objet que si cette décision lui a été préalablement notifiée.

Art. 9. — Font l'objet d'une publication régulière :

1. Les directives, instructions, circulaires, notes et réponses ministérielles qui comportent une interprétation du droit positif, ou une description des procédures administratives ;

2. La signalisation des documents administratifs.

Un décret en Conseil d'Etat pris après avis de la commission d'accès aux documents administratifs précise les modalités d'application du présent article (1).

Art. 10. — Les documents administratifs sont communiqués sous réserve des droits de propriété littéraire et artistique.

L'exercice du droit à la communication institué par le présent titre exclut, pour ses bénéficiaires ou pour les tiers, la possibilité de reproduire, de diffuser ou d'utiliser à des fins commerciales les documents communiqués.

Art. 12. — Les dispositions du présent titre ne font pas obstacle à l'application de l'article L. 121-19 du Code des communes.

Art. 13. — Le dépôt aux archives publiques des documents administratifs communicables aux termes du présent titre ne fait pas obstacle au droit à communication à tout moment desdits documents.

TITRE V

DISPOSITIONS D'ORDRE SOCIAL

Art. 23. — Les personnes qui ont bénéficié de l'indemnité de soins aux tuberculeux prévue à l'article L. 41 du Code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, ou leurs conjoints survivants, ont la faculté de racheter les cotisations d'assurance vieillesse volontaire du régime général pour la période correspondant au service de cette indemnité à condition que les titulaires de celle-ci n'aient acquis durant cette période aucun droit à pension à raison d'une activité professionnelle.

Art. 24 (Abrogé, D. n. 85-34, 9 janv. 1985, art. 9).

Art. 25. — Un décret en Conseil d'Etat déterminera les modalités d'application des articles 23 et 24 précédents, notamment les conditions dans lesquelles les demandes devront être présentées et le mode de calcul des cotisations ainsi que les coefficients de revalorisation qui leur seront applicables.

Art. 26 à 29 (V. C. séc. soc., art. L. 395, L. 465, al. 3, L. 67 et L. 648).

Art. 30, 39-II, 40, 42 et 45 (Codifiés C. séc. soc., D. n. 85-1353, 17 déc. 1985, art. 3. — V. tables de concordances).

Art. 35. — L'article 1546 du Code des assurances sociales en vigueur dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle est complété par les dispositions suivantes :

« Sauf en cas de fraude ou de fausse déclaration, l'action intentée par un organisme payeur en recouvrement des prestations indûment versées se prescrit également par deux ans à compter du paiement desdites prestations entre les mains du bénéficiaire. »

Art. 36. — L'article 29 du Code des assurances sociales en vigueur dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle est abrogé.

Art. 38 (V. C. pensions marins, art. L. 30).

Art. 43 (V. C. pensions civ. et mil., art. L. 44, L. 45, L. 50 et L. 88).

Art. 44. — Les dispositions des articles 38 à 43 ne sont applicables qu'aux pensions de réversion qui ont pris effet postérieurement à la date de publication de la présente loi.

Art. 46 (V. L. n. 75-534, 30 juin 1975, art. 6, § II).

Art. 47. — I (V. C. famille, art. 173, al. 1).

II. — Les dispositions des articles L. 320 à L. 324 bis du Code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre sont applicables aux Français résidant à l'étranger.

TITRE VII

DISPOSITIONS INTERESSANT LE CODE DE LA NATIONALITE

Art. 53. — I et II (V. C. nat., art. 81 et 82-1).

III. — L'article 82-2 du Code de la nationalité est abrogé.

IV (L. n. 83-1046, 8 déc. 1983, art. 7). — Sont abrogées toutes dispositions qui frappent d'incapacités temporaires la personne ayant acquis la nationalité française.

TITRE VIII

DISPOSITIONS D'ORDRE FISCAL ET FINANCIER

Art. 54 et 55 (Abrogés et codifiés, D. n. 81-860, 15 sept. 1981, art. 2).

Art. 56. — I (V. L. fin. n. 82-401, 14 avril 1982, art. 50).

II. — Les dispositions du paragraphe I de cet article sont immédiatement applicables quelle que soit la date des faits délictueux. Les interdictions en cours à la date d'application de la présente loi cessent de s'appliquer au terme d'une période de dix ans à compter de la date de la condamnation définitive les ayant entrainées.

III. — Un décret en Conseil d'Etat déterminera en tant que de besoin, les modalités d'application du présent article.

Art. 57. — Lorsque le délai-congé se répartit sur plus d'une année civile, l'indemnité compensatrice due en application du Code du travail peut, pour l'établissement de l'impôt sur le revenu, être déclarée par le contribuable en plusieurs fractions correspondant respectivement à la part de l'indemnité afférente à chacune des années considérées.

**Loi n° 83-630 du 12 juillet 1983
relative à la démocratisation des enquêtes publiques
et à la protection de l'environnement**

Art. 1^{er}. — La réalisation d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux, exécutés par des personnes publiques ou privées, est précédée d'une enquête publique soumise aux prescriptions de la présente loi, lorsqu'en raison de leur nature, de leur consistance ou du caractère des zones concernées, ces opérations sont susceptibles d'affecter l'environnement.

La liste des catégories d'opérations visées à l'alinéa précédent et les seuls et critères techniques qui servent à les définir sont fixés par décrets en Conseil d'Etat. Ces seuls ou critères pourront être modulés pour tenir compte de la sensibilité du milieu et des zones qui bénéficient au titre de l'environnement d'une protection d'ordre législatif ou réglementaire.

Lorsque des lois et règlements soumettent l'approbation de documents d'urbanisme ou les opérations mentionnées au premier alinéa du présent article à une procédure particulière d'enquête publique, les règles régissant ces enquêtes demeurent applicables dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux dispositions de la présente loi.

Les travaux qui sont exécutés en vue de prévenir un danger grave et immédiat sont exclus du champ d'application de la présente loi.

Art. 2. — L'enquête mentionnée à l'article précédent a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, postérieurement à l'étude d'impact lorsque celle-ci est requise, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous éléments nécessaires à son information.

L'enquête est conduite, selon la nature et l'importance des opérations, par un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête désignée par le président du tribunal administratif ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin.

— Une liste d'aptitude est établie pour chaque département par une commission présidée par le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il délègue. Cette liste est rendue publique et fait l'objet d'au moins une révision annuelle.

Le président du tribunal administratif désigne le commissaire enquêteur ou les membres de la commission d'enquête parmi les personnes figurant sur les listes d'aptitude. Son choix n'est pas limité aux listes des départements faisant partie du ressort du tribunal.

À la demande du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et lorsque les spécificités de l'enquête l'exigent, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il délègue peut désigner un expert chargé d'assister le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête. Le coût de cette expertise est à la charge du maître d'ouvrage.

Un décret précise les modalités d'application du présent article.

Ne peuvent être désignées comme commissaires enquêteurs ou comme membres de la commission d'enquête les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête.

Les dispositions de l'alinéa précédent pourront être étendues, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, à des personnes qui ont occupé ces fonctions.

Le déroulement de l'enquête doit s'effectuer dans le respect du secret de la défense nationale, du secret industriel et de tout secret protégé par la loi (1).

Art. 3. — Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant celle-ci, l'autorité compétente porte à la connaissance du public, par tous moyens appropriés d'affichage, notamment sur les lieux concernés par l'enquête, et, selon l'importance et la nature du projet, de presse écrite ou de communication audiovisuelle, l'objet de l'enquête, les noms et qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, la date d'ouverture, le lieu de l'enquête et la durée de celle-ci.

La durée de l'enquête ne peut être inférieure à un mois.

Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de quinze jours.

Notobstant les dispositions du titre I^{er} de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, le dossier d'enquête publique est communicable aux fins des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 252-1 du Code rural.

Art. 4. — Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de prendre une connaissance complète du projet et de présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions.

Il peut recevoir tous documents, visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après information préalable des propriétaires et des occupants par les soins de l'autorité compétente, entendre toutes personnes dont il juge l'audition utile et convoquer le maître d'ouvrage ou ses représentants ainsi que les autorités administratives intéressées.

— Il peut organiser, sous sa présidence, une réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage.

Sous réserve des dispositions du dernier alinéa de l'article 2 de la présente loi, le maître d'ouvrage communique au public les documents existants que le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête juge utiles à la bonne information du public. En cas de refus de communication opposé par le maître d'ouvrage, sa réponse motivée est versée au dossier de l'enquête.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête se tient à la disposition des personnes ou des représentants d'associations qui demandent à être entendus.

Le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sont rendus publics. Le rapport doit faire état des contre-propositions qui auront été produites durant l'enquête ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage, notamment aux demandes de communication de documents qui lui ont été adressées.

Art. 5. — Lorsqu'une opération subordonnée à une autorisation administrative doit faire l'objet d'une enquête publique régie par la présente loi, cette autorisation ne peut résulter que d'une décision explicite.

Art. 6. — Les juridictions administratives saisies d'une demande de sursis à exécution d'une décision prise après des conclusions défavorables du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, font droit à cette demande si l'un des moyens invoqués dans la requête paraît, en l'état de l'instruction, sérieux et de nature à justifier l'annulation.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent également lorsqu'une décision a été prise sans que l'enquête publique requise par la présente loi ait eu lieu.

Tout projet d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales ayant donné lieu à des conclusions défavorables du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête doit faire l'objet d'une délibération de l'organe délibérant de la collectivité ou du groupement concerné.

Art. 7. — Lorsque les aménagements ou ouvrages qui ont fait l'objet d'une enquête publique n'ont pas été entrepris dans un délai de cinq ans à compter de la décision, il y a lieu à nouvelle enquête à moins qu'une prorogation de cinq ans au plus ne soit décidée avant l'expiration de ce délai dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Le présent article ne fait pas obstacle à l'application de dispositions plus contraignantes prévues par la réglementation propre à chaque opération.

Art. 8. — Le maître d'ouvrage prend en charge les frais de l'enquête, notamment l'indemnisation des commissaires enquêteurs et des membres des commissions d'enquête, ainsi que les frais qui sont entraînés par la mise à la disposition du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête des

moyens matériels nécessaires à l'organisation et au déroulement de la procédure d'enquête.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles, aux fins de garantir l'indépendance des commissaires enquêteurs et des membres des commissions d'enquête, sont fixées les règles d'indemnisation de ceux-ci et les modalités de versement par les maîtres d'ouvrage des sommes correspondantes aux intéressés.

Art. 9. — Les modalités d'application de la présente loi et, notamment, les délais maxima ainsi que les conditions de dates et horaires de l'enquête, seront fixés par des décrets en Conseil d'Etat. Ces décrets pourront prévoir des dates d'application différentes selon les dispositions de la loi, dans la limite d'un délai de dix-huit mois à compter de la date de publication de cette loi.

Ils pourront également prévoir des dispositions transitoires applicables aux procédures en cours.

**Loi n° 76-663 du 19 juillet 1976
relative aux installations classées
pour la protection de l'environnement**

Article 1

Sont soumis aux dispositions de la présente loi les usines, ateliers, dépôts, chantiers, et d'une manière générale les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature et de l'environnement, soit pour la conservation des sites et des monuments.

Les dispositions de la présente loi sont également applicables aux exploitations de carrières au sens des articles 1er et 4 du code minier.

Art. 2

Les installations visées à l'article 1er sont définies dans la nomenclature des installations classées établie par décret en Conseil d'Etat, pris sur le rapport du ministre chargé des installations classées, après avis du conseil supérieur des installations classées. Ce décret soumet les installations à autorisation ou à déclaration suivant la gravité des dangers ou des inconvénients que peut présenter leur exploitation.

Art. 3

Sont soumises à autorisation préfectorale les installations qui présentent de graves dangers ou inconvénients pour les intérêts visés à l'article 1er.

L'autorisation ne peut être accordée que si ces dangers ou inconvénients peuvent être prévenus par des mesures que spécifie l'arrêté préfectoral.

La délivrance de l'autorisation, pour ces installations, peut être subordonnée notamment à leur éloignement des habitations, immeubles habituellement occupés par des tiers, établissements recevant du public, cours d'eau, voies de communication, captages d'eau, ou des zones destinées à l'habitation par des documents d'urbanisme opposables aux tiers. Elle prend en compte les capacités techniques et financières dont dispose le demandeur, à même de lui permettre de conduire son projet dans le respect des intérêts visés à l'article 1er.

Sont soumises à déclaration les installations qui, ne présentant pas de tels dangers ou inconvénients, doivent néanmoins respecter les prescriptions générales édictées par le préfet en vue d'assurer dans le département la protection des intérêts visés à l'article 1er.

Art. 3-1

Le stockage souterrain en couches géologiques profondes de produits dangereux, de quelque nature qu'ils soient, est soumis à autorisation administrative. Cette autorisation ne peut être accordée ou prolongée que pour une durée limitée et peut en conséquence prévoir les conditions de réversibilité du stockage. Les produits doivent être retirés à l'expiration de l'autorisation.

" A l'issue d'une période de fonctionnement autorisé de vingt-cinq ans au moins, l'autorisation peut être prolongée pour une durée illimitée, sur la base d'un bilan écologique comprenant une étude d'impact et l'exposé des solutions alternatives au maintien du stockage et de leurs conséquences. Le renouvellement s'accompagne d'une nouvelle évaluation des garanties financières prévues à l'article 7-1 de la loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux ou à l'article 53 de la loi n° 87-565 du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs.

" Pour les stockages souterrains de déchets ultimes, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie peut conclure avec l'exploitant, avant l'octroi de l'autorisation visée au premier alinéa, une convention qui détermine les conditions techniques et financières de l'engagement et de la poursuite de l'exploitation, compte tenu de l'éventualité du refus de sa prolongation. Cette convention est soumise pour avis au représentant de l'Etat.

" Les dispositions des deux alinéas précédents ne s'appliquent pas au stockage souterrain de déchets radioactifs. "

Art. 4

L'exploitant est tenu d'adresser sa demande d'autorisation ou sa déclaration en même temps que sa demande de permis de construire.

Il doit renouveler sa demande d'autorisation ou sa déclaration soit en cas de transfert, soit en cas d'extension ou de transformation de ses installations, ou de changement dans ses procédés de fabrication, entraînant des dangers ou inconvénients mentionnés à l'article 1er.

" Un décret en Conseil d'Etat définit les cas et conditions dans lesquels le changement d'exploitant est soumis à une autorisation préfectorale délivrée en considération des capacités techniques et financières nécessaires pour mettre en oeuvre l'activité ou remettre en état le site dans le respect de la protection des intérêts visés à l'article 1er. "

" La mise en oeuvre, dans certaines catégories d'installations classées, de substances, de produits, d'organismes ou de procédés de fabrication peut, pour l'application de directives communautaires relatives à la protection de l'environnement, être subordonnée à un agrément. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent alinéa et notamment les conditions de délivrance de l'agrément ainsi que les délais dans lesquels il est accordé, ou à l'expiration desquels il est réputé accordé. "

Art. 4-1

Les dispositions prises en application de la présente loi doivent, lorsqu'elles intéressent les déchets, prendre en compte les objectifs de la loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 précitée.

" Les décisions relatives aux installations d'élimination des déchets prises au titre de la présente loi doivent comporter les mesures prévues aux articles 7 et 7-1 de la loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 précitée. "

Art. 4-2

La mise en activité, tant après l'autorisation initiale qu'après une autorisation de changement d'exploitant, des installations définies par décret en Conseil d'Etat présentant des risques importants de pollution ou d'accident, des carrières et des installations de stockage de déchets est subordonnée à la constitution de garanties financières.

Ces garanties sont destinées à assurer, suivant la nature des dangers ou inconvénients de chaque catégorie d'installations, la surveillance du site et le maintien en sécurité de l'installation, les interventions éventuelles en cas d'accident avant ou après la fermeture, et la remise en état après fermeture. Elles ne couvrent pas les indemnités dues par l'exploitant aux tiers qui pourraient subir un préjudice par fait de pollution ou d'accident causé par l'installation.

Un décret en Conseil d'Etat détermine la nature des garanties et les règles de fixation de leur montant.

Sans préjudice de la procédure d'amende administrative prévue à l'article 7-1 de la loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux pour les installations de stockage de déchets, les manquements aux obligations de garanties financières donnent lieu à l'application de la procédure de consignation prévue à l'article 23 de la présente loi, indépendamment des poursuites pénales qui peuvent être exercées.

Art. 5

L'autorisation prévue à l'article 3 est accordée par le représentant de l'Etat dans le département, après enquête publique relative aux incidences éventuelles du projet sur les intérêts mentionnés à l'article 1er et après avis des conseils municipaux intéressés. Une commission départementale est également consultée ; elle peut varier selon la nature des installations concernées et sa composition, fixée par décret en Conseil d'Etat, inclut, notamment, des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales, des professions concernées, des associations de défense de l'environnement et des personnalités compétentes. Elle est accordée par le ministre chargé des installations classées, après avis du conseil supérieur des installations classées, dans le cas où les risques peuvent concerner plusieurs départements ou régions.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application de l'alinéa précédent. Il fixe, en outre, les conditions dans lesquelles il devra être procédé à une consultation des conseils généraux ou régionaux et les formes de cette consultation.

Si un permis de construire a été demandé, il ne peut être accordé avant la clôture de l'enquête publique. Il ne peut être réputé accordé avant l'expiration d'un délai d'un mois suivant la date de clôture de l'enquête publique.

Art. 6

Les conditions d'installation et d'exploitation jugées indispensables pour la protection des intérêts mentionnés à l'article 1er de la présente loi, les moyens d'analyse et de mesure et les moyens d'intervention en cas de sinistre sont fixés par l'arrêté d'autorisation et, éventuellement, par des arrêtés complémentaires pris postérieurement à cette autorisation.

En vue de protéger les intérêts visés à l'article 1er, le représentant de l'Etat peut prescrire la réalisation des évaluations et la mise en oeuvre des remèdes que rendent nécessaires soit les conséquences d'un accident ou incident survenu dans l'installation, soit les conséquences entraînées par l'observation des conditions imposées en application de la présente loi. Ces mesures sont prescrites par des arrêtés pris, sauf cas d'urgence, après avis de la commission départementale consultative compétente.

Art. 6-1

Pour les installations dont l'exploitation pour une durée illimitée créerait des dangers ou inconvénients inacceptables pour les intérêts visés à l'article 1er, du fait d'une utilisation croissante du sol ou du sous-sol, l'autorisation doit fixer la durée maximale de l'exploitation ou de la phase d'exploitation concernée et, le cas échéant, le volume maximal de produits stockés ou extraits, ainsi que les conditions du réaménagement du site à l'issue de l'exploitation. Un décret en Conseil d'Etat définit les conditions d'application de cet article, et notamment les catégories d'installations visées par celui-ci. "

Art. 7

" Pour la protection des intérêts mentionnés à l'article 1er, le ministre chargé des installations classées peut fixer par arrêté, après consultation des ministres intéressés et du Conseil supérieur des installations classées, les règles générales et prescriptions techniques visant certaines catégories d'installations soumises aux dispositions de la présente loi. Ces règles et prescriptions déterminent les mesures propres à prévenir et à réduire les risques d'accident ou de pollution de toute nature susceptibles d'intervenir ainsi que les conditions d'insertion dans l'environnement de l'installation et de remise en état du site après arrêt de l'exploitation. Ces arrêtés s'imposent de plein droit aux installations nouvelles. Ils précisent, après avis des organisations professionnelles intéressées, les délais et les conditions dans lesquels ils s'appliquent aux installations existantes.

Ils fixent également les conditions dans lesquelles certaines de ces règles peuvent être adaptées aux circonstances locales par l'arrêté préfectoral d'autorisation.

Art. 7-1

Lorsqu'une demande d'autorisation concerne une installation classée à implanter sur un site nouveau et susceptible de créer, par danger d'explosion ou d'émanation de produits nocifs, des risques très importants pour la santé ou la sécurité des populations voisines et pour l'environnement, des servitudes d'utilité publique peuvent être instituées concernant l'utilisation du sol, ainsi que l'exécution de travaux soumis au permis de construire.

Ces servitudes comportent en tant que de besoin :

- la limitation ou l'interdiction du droit d'implanter des constructions ou des ouvrages et d'aménager des terrains de camping ou de stationnement de caravanes ;
- la subordination des autorisations de construire au respect de prescriptions techniques tendant à limiter le danger d'exposition aux explosions ou concernant l'isolation des bâtiments au regard des émanations toxiques ;
- La limitation des effectifs employés dans les installations industrielles et commerciales qui seraient créées ultérieurement.

Elles tiennent compte de la nature et de l'intensité des risques encourus et peuvent, dans un même périmètre, s'appliquer de façon modulée suivant les zones concernées. Elles ne peuvent contraindre à la démolition ou à l'abandon de constructions existantes édifiées en conformité avec les dispositions législatives et réglementaires en vigueur avant l'institution desdites servitudes.

Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis du Conseil supérieur des installations classées, fixe la liste des catégories, et éventuellement les seuils de capacité, des installations dans le voisinage desquelles ces servitudes peuvent être instituées.

Art. 7-2

L'institution de servitudes d'utilité publique est décidée à l'intérieur d'un périmètre délimité autour de l'installation, soit à la requête du demandeur de l'autorisation ou du maire de la commune d'implantation, soit à l'initiative du représentant de l'Etat dans le département. Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions de délimitation du périmètre, qui tiennent compte notamment des équipements de sécurité de l'installation et des caractéristiques du site.

Le projet définissant les servitudes et le périmètre est soumis à enquête publique, conformément aux dispositions de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, et à l'avis des conseils municipaux des communes sur lesquelles s'étend le périmètre.

Les servitudes et leur périmètre sont arrêtés par l'autorité compétente pour la délivrance de l'autorisation de l'installation classée.

Art. 7-3

Les servitudes sont annexées au plan d'occupation des sols de la commune dans les conditions prévues à l'article L. 126-1 du code de l'urbanisme.

Art. 7-4

Lorsque l'institution des servitudes prévues à l'article 7-1 entraîne un préjudice direct, matériel et certain, elle ouvre droit à une indemnité au profit des propriétaires, des titulaires de droits réels ou de leurs ayants droit.

La demande d'indemnisation doit être adressée à l'exploitant de l'installation dans un délai de trois ans à dater de la notification de la décision instituant la servitude. A défaut d'accord amiable, l'indemnité est fixée par le juge de l'expropriation.

Le préjudice est estimé à la date de la décision de première instance. Toutefois, est seul pris en considération l'usage possible des immeubles et droits immobiliers un an avant l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article 7-2. La qualification éventuelle de terrain à bâtir est appréciée conformément aux dispositions de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le juge limite ou refuse l'indemnité si une acquisition de droits sur un terrain a, en raison de l'époque où elle a eu lieu ou de toute autre circonstance, été faite dans le but d'obtenir une indemnité.

Le paiement des indemnités est à la charge de l'exploitant de l'installation. "

Art. 7-5

Afin de protéger les intérêts mentionnés à l'article 1er, les servitudes prévues aux articles 7-1 à 7-4 peuvent être instituées sur des terrains pollués par l'exploitation d'une installation ainsi que sur les sites de stockages de déchets ou d'anciennes carrières. Ces servitudes peuvent, en outre, comporter la limitation ou l'interdiction des modifications de l'état du sol ou du sous-sol et permettre la mise en oeuvre des prescriptions relatives à la surveillance du site.

" Dans le cas des installations de stockage des déchets, elles prennent effet après l'arrêt de la réception des déchets ou après la réalisation du réaménagement du site. Elles cessent d'avoir effet si les déchets sont retirés de la zone de stockage. "

Art. 8

Les autorisations sont accordées sous réserve des droits des tiers.

Art. 8-1

Lorsqu'une installation soumise à autorisation a été exploitée sur un terrain, le vendeur de ce terrain est tenu d'en informer par écrit l'acheteur ; il l'informe également, pour autant qu'il les connaisse, des dangers ou inconvénients importants qui résultent de l'exploitation.

" A défaut, l'acheteur a le choix de poursuivre la résolution de la vente ou de se faire restituer une partie du prix ; il peut aussi demander la remise en état du site aux frais du vendeur, lorsque le coût de cette remise en état ne paraît pas disproportionné par rapport au prix de vente. "

Art. 9

Dans les communes comportant une aire de production de vins d'appellation d'origine, l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation consulte l'Institut national des appellations d'origine.

Cet institut est en outre consulté, sur sa demande, lorsqu'une installation soumise à l'autorisation visée ci-dessus doit être ouverte dans une commune limitrophe d'une commune comportant une aire de production de vins d'appellation d'origine.

Il est également consulté, sur sa demande, lorsqu'une installation soumise à l'autorisation visée ci-dessus doit être ouverte dans une commune ou une commune limitrophe d'une commune comportant une aire de production d'un produit d'appellation d'origine contrôlée autre que le vin.

L'Institut national des appellations d'origine dispose d'un délai de trois mois pour donner son avis. Ce délai court à partir de la date à laquelle il a été saisi par l'autorité compétente. Cet avis est réputé favorable au-delà de ce délai.

Art. 10

Les prescriptions générales prévues à l'article 3, dernier alinéa, sont édictées par arrêtés préfectoraux, pris après avis de la commission départementale consultative compétente et, pour les ateliers hors sol, de la commission départementale des structures agricoles. Elles s'appliquent automatiquement à toute installation nouvelle ou soumise à nouvelle déclaration.

Les modifications ultérieures de ces prescriptions générales peuvent être rendues applicables aux installations existantes selon les modalités et selon les délais prévus dans l'arrêté préfectoral qui fixe également les conditions dans lesquelles les prescriptions générales peuvent être adaptées aux circonstances locales.

Les établissements soumis à déclaration sous le régime de la loi du 19 décembre 1917 et ayant obtenu, en vertu de l'article 19, alinéa 1er ou 4 de ladite loi, la suppression ou l'atténuation d'une ou plusieurs prescriptions résultant d'arrêtés préfectoraux, conservent le bénéfice de ces dérogations. Il peut toutefois y être mis fin par arrêté préfectoral pris après avis de la commission départementale consultative compétente, selon les modalités et dans le délai fixés par ledit arrêté.

Art. 10-1

Pour la protection des intérêts mentionnés à l'article 1er ci-dessus, le ministre chargé des installations classées peut fixer par arrêté, après consultation des ministres intéressés et du Conseil supérieur des installations classées, les prescriptions générales applicables à certaines catégories d'installations soumises à déclaration. Ces arrêtés s'imposent de plein droit aux installations nouvelles. Ils précisent, après avis des organisations professionnelles intéressées, les délais et les conditions dans lesquels ils s'appliquent aux installations existantes.

" Ils précisent également les conditions dans lesquelles ces prescriptions peuvent être adaptées par arrêté préfectoral aux circonstances locales. "

Art. 10-2

Certaines catégories d'installations relevant du présent titre, définies par décret en Conseil d'Etat en fonction des risques qu'elles présentent, peuvent être soumises à des contrôles périodiques permettant à l'exploitant de s'assurer que ses installations fonctionnent dans les conditions requises par la réglementation. Ces contrôles sont effectués aux frais de l'exploitant par des organismes agréés.

Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent article. Il fixe notamment la périodicité, les modalités de fonctionnement du système de contrôle et, en particulier, les conditions d'agrément des organismes contrôleurs et les conditions dans lesquelles les résultats peuvent être tenus à la disposition de l'administration.

Art. 11

Si les intérêts mentionnés à l'article 1er de la présente loi ne sont pas garantis par l'exécution des prescriptions générales contre les inconvénients inhérents à l'exploitation d'une installation soumise à déclaration, le préfet, éventuellement à la demande des tiers intéressés et après avis de la commission départementale consultative compétente, peut imposer, par arrêté, toutes prescriptions spéciales nécessaires.

En vue de protéger les intérêts visés à l'article 1er, le représentant de l'Etat peut prescrire la réalisation des évaluations et la mise en oeuvre des remèdes que rendent nécessaires soit les conséquences d'un accident ou incident survenu dans l'installation, soit les conséquences entraînées par l'inobservation des conditions imposées en application de la présente loi. Ces mesures sont prescrites par des arrêtés pris, sauf cas d'urgence, après avis de la commission départementale consultative compétente.

Art. 12

Les installations qui, soumises à déclaration en vertu de la présente loi, bénéficiaient d'une autorisation régulière avant la date d'entrée en vigueur de la loi du 19 décembre 1917, sont dispensées de toute déclaration ; elles sont soumises aux dispositions des articles 10 et 11.

Art. 13

Les personnes chargées de l'inspection des installations classées ou d'expertises sont assermentées et astreintes au secret professionnel dans les conditions ou sous les sanctions prévues à l'article 226-13 du code pénal et, éventuellement, aux articles 70 et suivants du même code.

Elles peuvent visiter à tout moment les installations soumises à leur surveillance.

Art. 13-1

Les dépenses correspondant à l'exécution des analyses, expertises ou contrôles nécessaires pour l'application de la présente loi sont à la charge de l'exploitant.

Art. 14

Les décisions prises en application des articles 3, 4, 4-2, 6, 11, 12, 16, 23, 24 et 26 de la présente loi sont soumises à un contentieux de pleine juridiction. Elles peuvent être déferées à la juridiction administrative :

1. Par les demandeurs ou exploitants, dans un délai de deux mois qui commence à courir du jour où lesdits actes leur ont été notifiés ;

2. Par les tiers, personnes physiques ou morales, les communes intéressées ou leurs groupements, en raison des inconvénients ou des dangers que le fonctionnement de l'installation présente pour les intérêts visés à l'article 1er, dans un délai de quatre ans à compter de la publication ou de l'affichage desdits actes, ce délai étant, le cas échéant, prolongé jusqu'à la fin d'une période de deux années suivant la mise en activité de l'installation.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas applicables aux décisions concernant les autorisations d'exploitation de carrières pour lesquelles le délai de recours est fixé à six mois à compter de l'achèvement des formalités de publicité de la déclaration de début d'exploitation transmise par l'exploitant au représentant de l'Etat dans le département.

Les tiers qui n'ont acquis ou pris à bail des immeubles ou n'ont élevé des constructions dans le voisinage d'une installation classée que postérieurement à l'affichage ou à la publication de l'arrêté autorisant l'ouverture de cette installation ou atténuant les prescriptions primitives ne sont pas recevables à déférer ledit arrêté à la juridiction administrative. Le permis de construire et l'acte de vente, à des tiers, de biens fonciers et immobiliers doivent, le cas échéant, mentionner explicitement les servitudes afférentes instituées en application de l'article L. 421-8 du code de l'urbanisme.

Art. 15

" S'il apparaît qu'une installation classée présente, pour les intérêts mentionnés à l'article 1er ci-dessus, des dangers ou des inconvénients qui n'étaient pas connus lors de son autorisation ou de sa déclaration, le ministre chargé des installations classées peut ordonner la suspension de son exploitation pendant le délai nécessaire à la mise en oeuvre des mesures propres à faire disparaître ces dangers ou inconvénients. Sauf cas d'urgence, la suspension intervient après avis des organes consultatifs compétents et après que l'exploitant a été mis à même de présenter ses observations. "

Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis du conseil supérieur des installations classées, peut ordonner la fermeture ou la suppression de toute installation, figurant ou non à la nomenclature, qui présente, pour les intérêts mentionnés à l'article 1er, des dangers ou inconvénients tels que les mesures prévues par la présente loi ne puissent les faire disparaître.

Art. 16

Les installations qui, après avoir été régulièrement mises en service, sont soumises, en vertu d'un décret relatif à la Nomenclature des installations classées, à autorisation ou à déclaration peuvent continuer à fonctionner sans cette autorisation ou déclaration à la seule condition que l'exploitant se soit déjà fait connaître du représentant de l'Etat dans le département ou se fasse connaître de lui dans l'année suivant la publication du décret.

Les renseignements que l'exploitant doit transmettre au représentant de l'Etat dans le département ainsi que les mesures que celui-ci peut imposer afin de sauvegarder les intérêts mentionnés à l'article 1er sont précisés par décret en Conseil d'Etat.

Art. 16-1

Les exploitations de carrières sont soumises à l'autorisation administrative prévue à l'article 3.

L'autorisation administrative visée à l'alinéa précédent ne peut excéder trente ans.

Cette autorisation ne peut excéder quinze ans pour les terrains dont le défrichement est autorisé en application des articles L. 311-1 ou L. 312-1 du code forestier. Toutefois, lorsque l'exploitation de ces terrains est associée à une industrie transformatrice nécessitant des investissements lourds, la durée de l'autorisation d'exploiter pourra être portée à trente ans, après avis conforme de la commission départementale des carrières.

L'autorisation est renouvelable dans les formes prévues à l'article 5.

Toute autorisation d'exploitation de carrières est soumise, dans les vignobles classés appellation d'origine contrôlée, vin délimité de qualité supérieure et dans les aires de production de vins de pays, à l'avis du ministre de l'agriculture, après avis de l'Institut national des appellations d'origine et de l'Office national interprofessionnel des vins.

Art. 16-2

Il est créé, dans chaque département, une commission départementale des carrières. Cette commission est présidée par le représentant de l'Etat dans le département. Elle est composée à parts égales :

- " - de représentants des administrations publiques concernées ;
- " - de représentants élus des collectivités territoriales ;
- " - de représentants des professions d'exploitant de carrières et d'utilisateurs de matériaux de carrières ;
- " - et de représentants des associations de protection de l'environnement et des professions agricoles.

" Le président du conseil général est membre de droit de la commission.

" La commission départementale des carrières examine les demandes d'autorisation d'exploitation de carrières prévues aux articles 3 et 5 et émet un avis motivé sur celles-ci.

" Les maires des communes sur le territoire desquelles une exploitation de carrière est projetée sont, en outre, membres de droit de la commission lorsque celle-ci examine la demande d'autorisation de cette exploitation.

Art. 16-3

Le schéma départemental des carrières définit les conditions générales d'implantation des carrières dans le département. Il prend en compte l'intérêt économique national, les ressources et les besoins en matériaux du département et des départements voisins, la protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles, la nécessité d'une gestion équilibrée de l'espace, tout en favorisant une utilisation économe des matières premières. Il fixe les objectifs à atteindre en matière de remise en état et de réaménagement des sites.

Le schéma départemental des carrières est élaboré par la commission départementale des carrières et approuvé, après avis du conseil général, par le représentant de l'Etat dans le département. Il est rendu public dans des conditions fixées par décret.

Les autorisations d'exploitation de carrières délivrées au titre de la présente loi doivent être compatibles avec ce schéma.

Art. 16-4

Tout exploitant de carrière qui n'aura pas satisfait aux obligations de remise en état d'une carrière autorisée au titre des articles 3 et 5 peut se voir refuser une nouvelle autorisation d'exploiter.

Art. 16-5

Les exploitations de carrières existantes à la date du décret rangeant les carrières dans la nomenclature prévue à l'article 2 doivent être mises en conformité avec les obligations de garanties financières prévues à l'article 4-2, dans un délai de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de ce décret. "

Art. 17

I - Les établissements industriels et commerciaux et les établissements publics à caractère industriel ou commercial, dont certaines installations sont classées, sont assujettis à une taxe unique perçue lors de toute autorisation au titre de la présente loi.

En outre, une redevance annuelle est perçue sur ceux desdits établissements qui, en raison de la nature ou du volume de leurs activités, font courir des risques particuliers à l'environnement et requièrent de ce fait des contrôles approfondis et périodiques.

II - Le taux de la taxe unique est de 12 000 F pour les établissements dont une installation au moins est soumise à autorisation, de 2 400 F pour les artisans n'employant pas plus de deux salariés et de 5 780 F pour les autres entreprises inscrites au répertoire des métiers.

Le montant de la taxe est majoré de 10 p. 100 lorsque le paiement des sommes correspondantes n'est pas effectué dans les délais prescrits.

III - Les établissements visés au deuxième alinéa du paragraphe I ci-dessus sont ceux dans lesquels sont exercées une ou plusieurs des activités figurant sur une liste établie par décret en Conseil d'Etat, après avis du conseil supérieur des installations classées.

Le taux de base de ladite redevance est fixée à 1 800 F.

Le décret prévu ci-dessus fixe, pour chacune des activités retenues en fonction de sa nature et de son importance, un coefficient multiplicateur compris entre 1 et 10. Le montant de la redevance effectivement perçue par établissement au titre de chacune de ces activités est égal au produit du taux de base et du coefficient multiplicateur. Les entreprises inscrites au répertoire des métiers sont exonérées de ladite redevance. Les majorations et pénalités prévues aux quatrième et cinquième alinéas du paragraphe II ci-dessus s'appliquent à la redevance. IV - Le recouvrement de la taxe unique et de la redevance est poursuivi comme en matière de contributions directes.

Art. 18

Quiconque exploite une installation sans l'autorisation requise sera puni d'une peine d'emprisonnement de deux mois à un an et d'une amende de 2.000 F à 500.000 F ou de l'une de ces deux peines.

En cas de récidive, il sera prononcé une peine d'emprisonnement de deux mois et deux ans et une amende de 20.000 F à 1 million de francs ou l'une de ces deux peines.

En cas de condamnation, le tribunal peut interdire l'utilisation de l'installation. L'interdiction cesse de produire effet si une autorisation est délivrée ultérieurement dans les conditions prévues par la présente loi. L'exécution provisoire de l'interdiction peut être ordonnée.

Le tribunal peut également exiger la remise en état des lieux dans un délai qu'il détermine.

Dans ce dernier cas, le tribunal peut :

a) soit ajourner le prononcé de la peine et assortir l'injonction de remise en état des lieux d'une astreinte dont il fixe le taux et la durée maximum ; les dispositions de l'article 19 concernant l'ajournement du prononcé de la peine sont alors applicables ;

b) soit ordonner que les travaux de remise en état des lieux seront exécutés d'office aux frais du condamné.

Art. 19

I - En cas de condamnation à une peine de police pour infraction aux arrêtés préfectoraux ou ministériels prévus par la présente loi ou par les règlements pris pour son application, le tribunal peut prononcer l'interdiction d'utiliser l'installation, jusqu'à ce que les dispositions auxquelles il a été contrevenu aient été respectées.

II - Le tribunal peut ajourner le prononcé de la peine, en enjoignant au prévenu de respecter ces dispositions.

Il impartit un délai pour l'exécution des prescriptions visées par l'injonction. Il peut assortir l'injonction d'une astreinte dont il fixe le taux et la durée maximum pendant laquelle celle-ci est applicable.

L'ajournement ne peut intervenir qu'une fois ; il peut être ordonné même si le prévenu ne comparait pas en personne. L'exécution provisoire de la décision d'ajournement avec injonction peut être ordonnée.

III - A l'audience de renvoi, lorsque les prescriptions visées par l'injonction ont été exécutées dans le délai fixé, le tribunal peut soit dispenser le prévenu de peine, soit prononcer les peines prévues.

Lorsque les prescriptions ont été exécutées avec retard, le tribunal liquide l'astreinte si une telle mesure a été ordonnée et prononce les peines prévues.

Lorsqu'il y a inexécution des prescriptions, le tribunal liquide l'astreinte, si une telle mesure a été ordonnée, prononce les peines et peut en outre ordonner que l'exécution de ces prescriptions sera poursuivie d'office aux frais du condamné.

La décision sur la peine intervient dans le délai fixé par le tribunal, compte tenu du délai imparti pour l'exécution des prescriptions.

IV - Le taux de l'astreinte, tel qu'il a été fixé par la décision d'ajournement, ne peut être modifié.

Pour la liquidation de l'astreinte, la juridiction apprécie l'inexécution ou le retard dans l'exécution des prescriptions en tenant compte, s'il y a lieu, de la survenance des événements qui ne sont pas imputables au prévenu.

L'astreinte est recouvrée par le comptable du Trésor comme une amende pénale ; elle ne donne pas lieu à contrainte du corps.

Art. 20

I - Quiconque exploite une installation en infraction à une mesure de fermeture, de suppression ou de suspension de fonctionnement prise en application des articles 15, 23 ou 24 de la présente loi ou à une mesure d'interdiction prononcée en vertu des articles 18 ou 19 sera puni d'une peine d'emprisonnement de deux mois à deux ans et d'une amende de 20.000 F à 1.000.000 de francs ou de l'une de ces deux peines.

II - Quiconque poursuit l'exploitation d'une installation classée sans se conformer à l'arrêté de mise en demeure d'avoir à respecter, au terme d'un délai fixé, les prescriptions techniques déterminées en application des articles 3, 6, 7, 10, 11, 15 ou 26 sera puni d'une peine d'emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 2.000 F à 500.000 F ou de l'une de ces deux peines.

Sera puni des mêmes peines quiconque poursuit l'exploitation d'une installation sans se conformer à un arrêté de mise en demeure pris en application de l'article 26 par le représentant de l'Etat dans le département sur avis du maire et de la commission départementale consultative compétente.

" III. - Quiconque ne se conforme pas à l'arrêté de mise en demeure de prendre, dans un délai déterminé, les mesures de surveillance ou de remise en état d'une installation ou de son site prescrites en application des articles 6, 7, 10, 11, 15, 24 ou 26 lorsque l'activité a cessé sera puni d'une peine d'emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 2.000 F à 500.000 F ou de l'une de ces deux peines. "

Art. 21

Quiconque met obstacle à l'exercice des fonctions des personnes chargées de l'inspection ou de l'expertise des installations classées sera puni d'une peine d'emprisonnement de dix jours à un an et d'une amende de 2.000 F à 100.000 F ou de l'une de ces deux peines.

Art. 22

Les infractions sont constatées par les procès-verbaux des officiers de police judiciaire et des inspecteurs des installations classées. Ces procès-verbaux sont dressés en double exemplaire dont l'un est adressé au préfet et l'autre au procureur de la République. Ils font foi jusqu'à preuve contraire.

Art. 22-1

Le tribunal peut ordonner l'affichage ou la diffusion intégrale ou partielle de la décision prononcée dans les conditions prévues par l'article 131-35 du code pénal.

Art. 22-2

Toute association régulièrement déclarée depuis au moins cinq ans à la date des faits, se proposant par ses statuts la sauvegarde de tout ou partie des intérêts visés à l'article premier de la présente loi, ainsi que les associations agréées de protection de l'environnement définies à l'article L. 252-1 du code rural, peut exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits constituant une infraction aux dispositions de la présente loi ou des règlements et arrêtés pris pour son application et portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elle a pour objet de défendre.

Art. 22-3

Pendant la durée de l'interdiction d'utiliser l'installation prononcée en application de l'article 19 ci-dessus, l'exploitant est tenu d'assurer à son personnel le paiement des salaires, indemnités et rémunérations de toute nature auxquels celui-ci avait droit jusqu'alors.

Art. 22-4

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal des infractions définies aux articles 18 et 20 de la présente loi.

Les peines encourues par les personnes morales sont :

1° L'amende suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal;

2° Les peines mentionnées aux 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 8° et 9° de l'article 131-39 du même code.

L'interdiction mentionnée au 2° de l'article 131-39 du même code porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.

Art. 23

Indépendamment des poursuites pénales qui peuvent être exercées et lorsqu'un inspecteur des installations classées ou un expert désigné par le ministre chargé des installations classées a constaté l'inobservation des conditions imposées à l'exploitant d'une installation classée, le préfet met en demeure ce dernier de satisfaire à ces conditions dans un délai déterminé. Si, à l'expiration du délai fixé pour l'exécution, l'exploitant n'a pas obtempéré à cette injonction, le préfet peut :

a) Obliger l'exploitant à consigner entre les mains d'un comptable public une somme répondant du montant des travaux à réaliser, laquelle sera restituée à l'exploitant au fur et à mesure de l'exécution des mesures prescrites ; il est procédé au recouvrement de cette somme comme en matière de créances étrangères à l'impôt et au domaine. Pour le recouvrement de cette somme, l'Etat bénéficie d'un privilège de même rang que celui prévu à l'article 1920 du code général des impôts ;

b) Faire procéder d'office, aux frais de l'exploitant, à l'exécution des mesures prescrites ;

c) Suspendre par arrêté, après avis de la commission départementale consultative compétente, le fonctionnement de l'installation, jusqu'à exécution des conditions imposées et prendre les dispositions provisoires nécessaires.

Les sommes consignées en application des dispositions du a peuvent être utilisées pour régler les dépenses entrainées par l'exécution d'office des mesures prévues aux b et c.

Lorsque l'état exécutoire pris en application d'une mesure de consignation ordonnée par l'autorité administrative fait l'objet d'une opposition devant le juge administratif, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il délègue, statuant en référé, peut, nonobstant cette opposition, à la demande du représentant de l'Etat ou de toute personne intéressée, décider que le recours ne sera pas suspensif, dès lors que les moyens avancés par l'exploitant ne lui paraissent pas sérieux. Le président du tribunal statue dans les quinze jours de sa saisine.

Art. 24

Lorsqu'une installation classée est exploitée sans avoir fait l'objet de la déclaration ou de l'autorisation requise par la présente loi, le préfet met l'exploitant en demeure de régulariser sa situation dans un délai déterminé en déposant suivant le cas une déclaration ou une demande d'autorisation. Il peut, par arrêté motivé, suspendre l'exploitation de l'installation jusqu'au dépôt de la déclaration ou jusqu'à la décision relative à la demande d'autorisation.

Si l'exploitant ne défère pas à la mise en demeure de régulariser sa situation ou si sa demande d'autorisation est rejetée, le préfet peut, en cas de nécessité, ordonner la fermeture ou la suppression de l'installation. Si l'exploitant n'a pas obtempéré dans le délai fixé, le préfet peut faire application des procédures prévues au a et au b de l'article 23.

Le préfet peut faire procéder, par un agent de la force publique, à l'apposition des scellés sur une installation qui est maintenue en fonctionnement soit en infraction à une mesure de suppression, de fermeture ou de suspension prise en application de l'article 15, de l'article 23 ou des deux premiers alinéas du présent article, soit en dépit d'un arrêté de refus d'autorisation.

Art. 25

Pendant la durée de la suspension de fonctionnement prononcée en application de l'article 23 ou de l'article 24 ci-dessus l'exploitant est tenu d'assurer à son personnel le paiement des salaires, indemnités et rémunérations de toute nature auxquels il avait droit jusqu'alors.

Art. 26

Lorsque l'exploitation d'une installation non comprise dans la nomenclature des installations classées présente des dangers ou des inconvénients graves pour les intérêts mentionnés à l'article 1er de la présente loi, le préfet, après avis - sauf cas d'urgence - du maire et de la commission départementale consultative compétente, met l'exploitant en demeure de prendre les mesures nécessaires pour faire disparaître les dangers ou les inconvénients dûment constatés. Faute par l'exploitant de se conformer à cette injonction dans le délai imparti, il peut être fait application des mesures prévues à l'article 23 ci-dessus.

Art. 26 A

Lorsque les personnes morales de droit public interviennent, matériellement ou financièrement, pour atténuer les dommages résultant d'un incident ou d'un accident causé par une installation mentionnée à l'article 2 ou pour éviter l'aggravation de ces dommages, elles ont droit au remboursement, par les personnes responsables de l'incident ou de l'accident, des frais qu'elles ont engagés, sans préjudice de l'indemnisation des autres dommages subis. A ce titre, elles peuvent se constituer partie civile devant les juridictions pénales saisies de poursuites consécutives à l'incident ou à l'accident.

" Cette action s'exerce sans préjudice des droits ouverts par l'article 22-2 de la présente loi aux associations répondant aux conditions de cet article. "

Art. 27

En ce qui concerne les installations appartenant aux services et organismes dépendant de l'Etat qui seront inscrites sur une liste établie par décret, les pouvoirs attribués au préfet par la présente loi seront exercés soit par le ministre chargé des installations classées, soit par le ministre chargé de la défense pour les installations qui relèvent de son département. Les dispositions des articles 7-1 à 7-4 de la présente loi ne sont pas applicables à celles de ces installations qui relèvent du ministre de la défense.

Les pénalités prévues au titre VI sont applicables aux justiciables des juridictions militaires des forces armées conformément au code de justice militaire et notamment en ses articles 2, 56 et 100.

Art. 28

Les modalités d'application de la présente loi seront fixées par décret en Conseil d'Etat.

Des décrets détermineront en outre :

1. Pour les installations visées à l'article 27 ci-dessus, les procédures d'enquête et d'autorisation, ainsi que les conditions de surveillance et de contrôle ;
2. Pour les autres services de l'Etat, ainsi que pour les collectivités locales et les établissements publics à caractère administratif :
 - a) Les conditions d'application des mesures prévues aux articles 19, 23, 24, 25 et 26 ;
 - b) Les personnes qui seront regardées comme pénalement responsables des infractions commises.

Art. 29

Les dispositions de la présente loi entrent en vigueur le 1er janvier 1977. A cette date, sont abrogés la loi modifiée du 19 décembre 1917 relative aux établissements dangereux, insalubres ou incommodes, le décret-loi validé du 1er avril 1939 instaurant une procédure d'urgence pour l'instruction des demandes de construction de dépôts d'hydrocarbures, et les dispositions applicables aux installations soumises à la présente loi et qui lui sont contraires.

La référence à la présente loi est substituée à la référence à la loi du 19 décembre 1917 dans tous les textes contenant une telle disposition.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

**Loi n° 74-908 du 29 octobre 1974
relative aux économies d'énergie**

Art. 1er

En vue de remédier à la pénurie énergétique y compris localisée ou à une menace sur l'équilibre des échanges extérieurs, le Gouvernement peut, par décret en conseil des ministres, et pour une période déterminée, soumettre à contrôle et répartition, en tout ou en partie, les ressources en énergie et en produits énergétiques de toute nature, ainsi que les produits pétroliers, même à usage non énergétique, et les produits dérivés ou substituables y compris les produits chimiques.

Il peut également, dans les mêmes conditions, interdire toute publicité ou toute campagne d'information commerciale relative à ces produits ou à leurs conditions d'utilisation. Toutefois, des dérogations peuvent être accordées à des actions publicitaires compatibles avec la politique d'économie d'énergie du Gouvernement.

Les décrets mentionnés ci-dessus déterminent les autorités administratives compétentes pour prendre les mesures de contrôle et de répartition des produits et de contrôle de la publicité.

Ces mesures concernent la production, l'importation, l'exportation, la circulation, le transport, la distribution, le stockage, le destockage l'acquisition, la cession, l'utilisation et la récupération des produits mentionnés au premier alinéa ci-dessus, et peuvent comporter la mobilisation, le rationnement et, sans préjudice de l'application de la législation des prix, la fixation des conditions techniques et financières de mise à disposition et de vente desdits produits, ainsi que celles relatives à l'installation des équipements les utilisant.

Ces mesures peuvent également obliger tout constructeur, importateur, vendeur ou loueur de tous appareils, matériels ou équipements consommant de l'énergie à mentionner la consommation de ces appareils, matériels ou équipements dans des conditions normalisées d'utilisation. Il peut être imposé dans les mêmes conditions aux vendeurs ou aux loueurs de locaux achevés après la promulgation de la loi n° 80-531 du 15 juillet 1980 d'indiquer aux acheteurs ou locataires les caractéristiques et les quantités des fournitures énergétiques destinées aux installations de chauffage, de climatisation et de production d'eau chaude et les dépenses prévisionnelles correspondantes.

Lorsqu'elles ne constituent pas des infractions au code des douanes, les infractions aux dispositions prises en application des alinéas précédents sont constatées, poursuivies et réprimées dans les conditions de l'ordonnance n° 58-1331 du 23 décembre 1958 relative à la constatation, la poursuite et la répression des infractions en matière de répartition des produits industriels et de l'énergie.

Art. 2

La mise en oeuvre des installations de chauffage et de climatisation par tous exploitants ou utilisateurs doit être assurée de façon à limiter la température de chauffage et de climatisation des locaux et la température de chauffage de l'eau sanitaire et de l'eau des piscines à des valeurs qui seront fixées par décret en Conseil d'Etat, après avis du comité consultatif de l'utilisation de l'énergie et du Comité national interprofessionnel pour les économies d'énergie.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent aux contrats en cours à la date d'entrée en vigueur de ces décrets. A défaut d'accord amiable, toute partie peut demander en justice la révision du contrat.

Art. 3

Sont nulles et de nul effet, toutes stipulations contractuelles relatives à l'exploitation des installations de chauffage et de climatisation ou se référant à cette exploitation notamment pour la gestion des immeubles lorsqu'elles comportent des modalités de rémunération des services favorisant l'accroissement de la quantité d'énergie consommée.

Art. 3 bis

I - Les contrats d'exploitation de chauffage ou de climatisation conclus ou reconduits, même tacitement, à compter de la date d'entrée en vigueur du présent article ont une durée limitée à :

Seize ans s'ils comportent une clause de garantie totale de tout ou partie du matériel ;

Huit ans, correspondant à huit saisons complètes de chauffe s'ils comportent une clause de paiement de combustibles forfaitaire et indépendante des conditions climatiques ;

Cinq ans, correspondant à cinq saisons complètes de chauffe dans les autres cas.

Toutefois, lorsque l'exploitant met en oeuvre et finance des travaux ayant, notamment, pour effet de faire appel aux énergies et techniques nouvelles, la durée de ces contrats peut, dans des conditions fixées par décret, être portée à seize ans.

Ces dispositions s'appliquent également aux contrats en cours dont la durée restant à courir ne pourra excéder les limites précisées aux alinéas ci-dessus. Toutefois, au terme de quatre ans à compter de la date d'entrée en application du présent article, l'une ou l'autre partie pourra demander une renégociation des contrats, soit en vue de la conclusion d'un contrat d'intéressement, soit en vue de la passation d'un avenant en cas d'utilisation d'une énergie ou d'une technique nouvelle génératrice d'économie d'énergie.

II - Les contrats d'exploitation de chauffage ou de climatisation conclus, ou reconduits même tacitement, à partir de la date de publication du présent article, et qui comportent une clause de paiement forfaitaire du combustible ou de l'énergie devront comporter une clause obligeant l'exploitant à informer son cocontractant des quantités de combustible ou d'énergie réellement consommées et fixant les modalités du contrôle de cette information.

Les contrats en cours à cette même date font, à la demande de l'une ou l'autre des parties, l'objet d'un avenant introduisant une telle clause.

Les informations relatives aux quantités de combustible ou d'énergie consommées sont fournies aux cocontractants à la fin de la période précédant le renouvellement du contrat. Elles leur sont communiquées, sur leur demande à la fin de chaque saison de chauffe.

III - Tout contrat d'exploitation de chauffage ou de climatisation fait l'objet d'un avenant à la demande de l'une des parties lorsque sont mises en oeuvre des énergies ou des techniques nouvelles, ou réalisés des travaux d'amélioration, ou sont adoptées des dispositions relevant de la technique d'exploitation entraînant une économie de combustible ou d'énergie supérieure à 10 p. 100 par rapport à la consommation initiale. Cet avenant a, notamment, pour effet de définir les nouvelles clauses contractuelles de paiement du combustible ou de l'énergie.

Dans le cas où une énergie nouvelle est substituée à l'énergie précédemment utilisée le contrat d'exploitation de chauffage ou de climatisation en cours peut être résilié moyennant indemnisation du titulaire de celui-ci.

IV - Les contrats de fourniture, d'énergie calorifique ou frigorifique qui seront conclus, ou reconduits même tacitement, à compter de la date de mise en application du présent article, comporteront des clauses stipulant une facturation des dépenses correspondant aux quantités d'énergie livrées.

Les contrats en cours à cette même date donnent lieu, à la demande de l'une ou de l'autre des parties, à un avenant dont l'objet est défini à l'alinéa ci-dessus.

V - Les contrats conclus entre un concessionnaire, un fermier ou un titulaire de régie et un client et les contrats conclus entre un exploitant de chauffage urbain ou d'installations de production et de distribution de fluides thermiques ou industriels et un client, qui sont en cours à la date d'entrée en vigueur du présent article et qui comprennent simultanément une fourniture d'énergie calorifique ou frigorifique et une exploitation des installations de chauffage ou de climatisation, font, à la demande de l'une des parties, l'objet d'avenants ayant pour effet de scinder ces contrats en un contrat de fourniture auquel s'applique le paragraphe IV et un contrat d'exploitation auquel s'appliqueront les paragraphes I, II et III ci-dessus.

VI - A l'exception des dispositions prévues aux paragraphes IV et ci-dessus les dispositions des articles 3 et 3 bis ne sont pas applicables aux cas suivants :

Régies municipales de chauffage urbain ;

Contrats publics de concession ou d'affermage des installations de chauffage ou de climatisation ;

Contrats privés de chauffage urbain et d'installations de production et de distribution de fluides industriels dont les caractéristiques seront définies par décret.

VII - Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux contrats arrivant à expiration dans les douze mois suivant sa mise en application.

Art. 3 ter

Des décrets en Conseil d'Etat précisent les conditions d'application des articles 3 et 3 bis ci-dessus.

Ces décrets peuvent également imposer des clauses types concernant l'objet des stipulations mentionnées à l'article 3 et aux paragraphes I et V inclus de l'article 3 bis ci-dessus : Ils peuvent également rendre obligatoires dans tous les contrats celles des dispositions du cahier des prescriptions communes ou du cahier des clauses techniques générales applicables aux marchés d'exploitation de chauffage passés au nom de l'Etat qui ont pour objet ou pour effet de permettre des économies d'énergie. A défaut d'accord amiable, toute partie peut demander en justice la révision du contrat.

Art. 4

Tout immeuble collectif pourvu d'un chauffage commun doit comporter, quand la technique le permet, une installation permettant de déterminer la quantité de chaleur et d'eau chaude fournie à chaque local occupé à titre privatif.

Nonobstant toute disposition, convention ou usage contraire, les frais de chauffage et de fourniture d'eau chaude mis à la charge des occupants comprennent, en plus des frais fixes, le coût des quantités de chaleur calculées comme il est dit ci-dessus.

Un décret pris en Conseil d'Etat, après avis du comité consultatif pour l'utilisation de l'énergie, fixera les conditions d'application du présent article, et notamment, la part des frais fixes visés au précédent alinéa, les délais d'exécution des travaux prescrits, ainsi que les cas et conditions dans lesquels il peut être dérogé à l'obligation prévue au premier alinéa, en raison d'une impossibilité technique ou d'un coût excessif.

Art. 9

Le droit de visite institué par l'article 3 de la loi n° 48-400 du 10 mars 1948 sur l'utilisation de l'énergie ainsi que les dispositions de l'article 5 de la même loi sont étendus :

- pour les installations collectives de chauffage et de conditionnement au contrôle des dispositions prévues à l'article 92 (2°) du code de l'urbanisme et de l'habitation ;

- pour les établissements industriels et commerciaux et pour les établissements recevant du public, au contrôle des dispositions prévues de l'article 92 (2°) du cde de l'urbanisme et de l'habitation et à l'article 2 ci-dessus.

Pour effectuer des contrôles, les agents visés à l'article L. 480-1 du code de l'urbanisme et les fonctionnaires et agents contractuels du ministère chargé de l'énergie, assermentés et commissionnés à cet effet sont également habilités à exercer les pouvoirs respectivement prévus aux articles 3, d'une part, et 5 d'autre part, de la loi n° 48-400 du 10 mars 1948.

Code de la route

Art. L. 25 (L. fin. n° 61-1393, 20 déc. 1961, art. 8 ; L. n° 70-1301, 31 déc. 1970, art. 1° ; L. n° 85-1407, 30 déc. 1985, art. 59) — Les véhicules dont la circulation ou le stationnement, en infraction aux dispositions du présent code, aux règlements de police ou à la réglementation relative à l'assurance obligatoire des véhicules terrestres à moteur, compromettent la sécurité ou le droit à réparation des usagers de la route, la tranquillité ou l'hygiène publique, l'esthétique des sites et paysages classés, la conservation ou l'utilisation normale des voies ouvertes à la circulation publique et de leurs dépendances, notamment par les véhicules de transport en commun, peuvent, dans les cas et conditions précisés par le décret prévu à l'article L. 25-7, être immobilisés, mis en fourrière, retirés de la circulation, et, le cas échéant, dans les conditions prévues ci-après, aliénés ou livrés à la destruction.

(L. n° 70-1301, 31 déc. 1970, art. 1°) Indépendamment des mesures prévues à l'alinéa ci-dessus, les véhicules laissés en stationnement en un même point de la voie publique ou ses dépendances pendant une durée excédant sept jours consécutifs peuvent être mis en fourrière.

Art. L. 25-1 (L. n° 70-1301, 31 déc. 1970, art. 2) — Pour l'application de l'article L. 25, et sur prescription de l'officier de police judiciaire territorialement compétent, les fonctionnaires de police en tenue et les militaires de la gendarmerie peuvent constater par procès-verbaux les contraventions à la police de la circulation routière peuvent, en cas de besoin, ouvrir ou faire ouvrir les portes du véhicule, manœuvrer ou faire manœuvrer sous appareil. Ils peuvent conduire le véhicule ou le faire conduire, en leur présence, vers le lieu de mise en fourrière en utilisant, le cas échéant, les moyens autonomes de propulsion dont le véhicule est muni.

Dans ce cas, l'assureur du propriétaire du véhicule est tenu de garantir dans les limites du contrat la réparation du dommage causé aux tiers sauf recours, s'il y a lieu, contre la collectivité publique qui, par son fait, a causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur et sans qu'une majoration de prime puisse en résulter pour le propriétaire. Il est statué sur ce recours ainsi que sur toute action en responsabilité en cas de non-assurance du véhicule dans les conditions prévues par l'article 1^{er} de la loi n° 57-1424 du 31 décembre 1957.

Art. L. 25-2 (L. n° 70-1301, 31 déc. 1970, art. 2) — Les véhicules dont l'état ne permet pas la circulation dans des conditions normales de sécurité ne peuvent être retirés de la fourrière que par des réparateurs chargés par les propriétaires d'effectuer les travaux reconnus indispensables.

Ils ne peuvent ensuite être restitués à leurs propriétaires qu'après vérification de la bonne exécution des travaux.

En cas de désaccord sur l'état du véhicule, un expert est désigné dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. S'il constate que le véhicule n'est pas en état de circuler dans des conditions normales de sécurité, il détermine les travaux à effectuer avant sa remise au propriétaire.

Art. L. 25-3 (L. n° 70-1301, 31 déc. 1970, art. 2) — Sont réputés abandonnés les véhicules laissés en fourrière à l'expiration d'un délai de quarante-cinq jours à compter de la mise en demeure faite au propriétaire d'avoir à retirer son véhicule.

La notification est valablement faite à l'adresse indiquée au répertoir des immatriculations. Dans le cas où le véhicule fait l'objet d'un page régulièrement inscrit, cette notification est également faite au créancier gagiste.

Si le propriétaire ne peut être identifié, le délai précité court du jour où cette impossibilité a été constatée.

Le délai prévu au premier alinéa est réduit à dix jours en ce qui concerne les véhicules qui, en expert désigné par l'administration aura estimés d'une valeur marchande inférieure à un montant fixé par arrêté interministériel (13) et déclarés hors d'état de circuler dans des conditions normales de sécurité.

Les véhicules visés à l'alinéa précédent sont, à l'expiration du délai de dix jours, livrés à la destruction.

Art. L. 25-4 (L. n° 70-1301, 31 déc. 1970, art. 2) — Les véhicules abandonnés dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article L. 25-3 sont remis au service des domaines en vue de leur aliénation dans les formes prévues pour les ventes du mobilier de l'Etat. Les véhicules qui n'ont pas trouvé preneur, à l'expiration d'un délai fixé pour chaque département par le préfet, sont livrés à la destruction sur l'initiative de l'autorité administrative investie des pouvoirs de police en matière de circulation.

Art. L. 25-5 (L. n° 70-1301, 31 déc. 1970, art. 2). — Les frais d'enlèvement, de garde en fourrière, d'expertise et de vente ou de destruction du véhicule sont à la charge du propriétaire.

Le produit de la vente, sous déduction des frais énumérés à l'alinéa précédent, est tenu à la disposition du propriétaire ou de ses ayants droit ou, le cas échéant, du créancier gagiste pouvant justifier de ses droits, pendant un délai de deux ans. A l'expiration de ce délai, ce produit est acquis à l'Etat.

Lorsque le produit de la vente est inférieur au montant des frais visés ci-dessus, le propriétaire ou ses ayants droit restent débiteurs de la différence. Celle-ci est recouvrée dans les conditions fixées par décret.

Art. L. 25-6 (L. n° 70-1301, 31 déc. 1970, art. 2). — La collectivité publique intéressée n'est pas responsable des dommages subis par les véhicules visés à l'alinéa 4 de l'article L. 25-3, placés dans une fourrière non clôturée et non gardée.

Art. L. 25-7 (L. n° 70-1301, 31 déc. 1970, art. 2). — Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions et dates d'application des articles L. 25 à L. 25-5 ci-dessus.

Il détermine notamment les clauses devant obligatoirement figurer dans le contrat type susceptible d'être passé entre les collectivités publiques intéressées et les entreprises aptes à effectuer la démolition des véhicules automobiles.

Art. L. 26 (L. n° 75-624, 11 juill. 1975, art. 65 ; L. n° 89-469, 10 juill. 1989, art. 3 et 21). — Sauf cas de versement immédiat d'une amende forfaitaire ou d'une amende forfaitaire minorée, lorsqu'elles sont respectivement applicables, lorsque l'auteur d'une infraction se trouve hors d'état de justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire français ou d'une caution agréée par l'administration habilitée à percevoir les amendes garantissant le paiement éventuel des condamnations pécuniaires encourues, le véhicule ayant servi à commettre l'infraction pourra être retenu jusqu'à ce qu'il ait été versé à un comptable du Trésor ou à un agent mentionné à l'article L. 24 porteur d'un carnet de quittances à souches, une consignation dont le montant est fixé par arrêté. La décision imposant le paiement d'une consignation est prise par le procureur de la République, qui est tenu de statuer dans le délai maximum de vingt-quatre heures après la constatation de l'infraction.

Si aucune de ces garanties n'est fournie par l'auteur de l'infraction, le véhicule pourra être mis en fourrière et les frais en résultant seront mis à sa charge.

Loi n° 61-842 du 2 août 1961
relative à la lutte contre la pollution atmosphérique
et les odeurs et portant modification de la loi du 19 décembre 1917

TITRE I^{er}

Art. 1^{er}. — Les immeubles, établissements industriels, commerciaux, artisanaux ou agricoles, véhicules ou autres objets mobiliers possédés, exploités ou détenus par toutes personnes physiques ou morales, devront être construits, exploités ou utilisés de manière à satisfaire aux dispositions prises en application de la présente loi afin d'éviter les pollutions de l'atmosphère et les odeurs qui incommode la population, compromettent la santé ou la sécurité publique, ou nuisent à la production agricole, à la conservation des constructions et monuments ou au caractère des sites.

Art. 2. — Les prescriptions visées à l'article précédent feront l'objet de décrets en forme de règlements d'administration publique sur le rapport des ministres compétents qui détermineront :

1° Les cas et conditions dans lesquels pourra être interdite ou réglementée l'émission dans l'atmosphère de fumées, suies, poussières ou gaz toxiques, corrosifs, odorants ou radioactifs ;

2° Les délais dans lesquels il devra être satisfait à ces dispositions pour les immeubles, établissements, véhicules et autres objets mobiliers existant à la date de publication de chaque décret ;

3° Les conditions dans lesquelles seront réglementés et contrôlés aux fins prévues par l'article 1^{er} ci-dessus, la construction des immeubles, l'ouverture des établissements non compris dans la nomenclature des établissements classés, l'équipement des véhicules, la fabrication des objets mobiliers et l'utilisation des combustibles et carburants ;

4° Les cas et conditions dans lesquels l'Administration pourra, avant l'intervention de condamnations pénales, prendre, en raison de l'urgence, toutes mesures exécutoires destinées à faire d'office cesser le trouble ;

5° Les personnes qui seront regardées comme pénalement responsables des infractions commises par des organismes de droit public.

Art. 3. — Les contrôles visés à l'article 2 et la constatation des infractions prévues par la présente loi et par les textes pris pour son application seront effectués :

1° Pour les immeubles, par les agents et dans les conditions prévues à l'article L. 48 du Code de la santé publique et à l'article 101 du Code de l'urbanisme et de l'habitation ;

2° Pour les établissements industriels, commerciaux et artisanaux, par les agents et dans les conditions prévues aux articles 21 et 22 de la loi du 19 décembre 1917 modifiée relative aux établissements dangereux, insalubres ou incommodes ;

3° Pour les véhicules automobiles, par les agents et dans les conditions prévues aux articles L. 24 et L. 27 du Code de la route.

Art. 4. — Les contrôles visés à l'article 2 et la constatation des infractions prévues par la présente loi et par les textes pris pour son application seront effectués, en ce qui concerne les pollutions de tous ordres causées par des substances radioactives visées à l'article 8 ci-dessus, par les agents du service central de protection contre les rayonnements ionisants ayant la qualité de fonctionnaires commissionnés et assermentés, et par les agents visés au 2° de l'article 3 ci-dessus. Ces agents seront astreints au secret professionnel dans les conditions prévues à l'article 378 du Code pénal.

Les conditions d'application du présent article seront fixées par décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'énergie atomique, du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre de la santé publique et du ministre chargé de l'industrie.

Art. 5 (1). — En cas de condamnation aux peines contraventionnelles prévues pour infractions aux dispositions de la présente loi ou de textes pris pour son application, le tribunal de police fixera le délai dans lequel les travaux ou aménagements expressément prévus par la réglementation applicable doivent être exécutés.

En cas de non-exécution des travaux ou aménagements dans le délai prescrit, une amende de 2 000 à 100 000 F pourra être prononcée, sans préjudice, le cas échéant, de l'application de toutes autres dispositions législatives ou réglementaires en vigueur et notamment de la loi du 19 décembre 1917.

Le tribunal pourra, en outre, ordonner que les travaux ou aménagements soient exécutés d'office aux frais du condamné et prononcer, jusqu'à leur achèvement, l'interdiction d'utiliser les installations qui sont à l'origine de la pollution atmosphérique ou des odeurs.

Art. 6 (1). — Sera puni d'une peine d'emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de 10 000 à 100 000 F quiconque aura fait fonctionner une installation, en infraction à une mesure d'interdiction prononcée en application du dernier alinéa de l'article précédent.

Art. 7 (1). — Sera puni d'une peine de prison de dix jours à trois mois et d'une amende de 400 à 20 000 F quiconque mettra obstacle à l'accomplissement des contrôles ou à l'exercice des fonctions des agents prévus aux articles 2 et 3.

Art. 7-1 (inséré à compter du 1^{er} septembre 1993, L. n° 92-1136, 16 déc. 1992, art. 300 et 373). — Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement dans les conditions prévues par l'article 121-2 du Code pénal des infractions aux dispositions de la présente loi.

Les peines encourues par les personnes morales sont :

1^o L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du Code pénal ;

2^o Les peines mentionnées aux 2^o, 3^o, 4^o, 5^o, 6^o, 8^o et 9^o de l'article 131-39 du même code.

L'interdiction mentionnée au 2^o de l'article 131-39 du même code porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.

Art. 8. — Les dispositions des articles 1^{er} à 7 sont applicables aux pollutions de tous ordres causées par des substances radioactives.

Des décrets en Conseil d'Etat détermineront les conditions de création, de fonctionnement et de surveillance des installations nucléaires.

TITRE II

Art. 15. — Sont abrogés les articles 34 et 37 de la loi modifiée du 19 décembre 1917 et la loi du 20 avril 1932 tendant à la suppression des fumées industrielles.

Loi n° 48-400 du 10 mars 1948 sur l'utilisation de l'énergie

Art. 1^{er}. — En vue d'assurer la meilleure utilisation thermique des différentes ressources du pays en énergie, des décrets, pris en conseil des ministres, sur la proposition du ministre de la production industrielle, chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique de l'utilisation de l'énergie pourront notamment :

a) Imposer pour l'équipement ou la reconstruction d'importantes usines thermiques une consultation préalable de l'Administration sur le choix de la source d'énergie et sur son mode d'utilisation.

L'Administration devra faire connaître son avis motivé dans un délai maximum de trois mois à dater de la réception de la demande.

A défaut de réponse dans ce délai, la demande sera considérée comme ayant reçu un avis favorable ;

b) Assurer la publication de normes de construction, d'installation, de fonctionnement et de rendement de certaines catégories d'appareils thermiques ;

c) Imposer aux constructeurs et aux utilisateurs, en vue de les obliger à se conformer à ces normes, les vérifications et contrôles de leurs appareils, à la diligence et aux frais des chefs d'entreprise, par des experts ou organismes agréés par le ministre de la production industrielle ;

d) Déterminer les catégories d'installations et de consommateurs qui seront soumises en tout ou partie aux dispositions du présent article.

Art. 2. — Il est institué auprès du ministre de la production industrielle un comité consultatif de l'utilisation de l'énergie.

Un décret fixera les attributions et le fonctionnement du comité qui sera obligatoirement consulté sur l'élaboration et la modification des décrets réglementaires et de toutes mesures prises en application de la présente loi.

Art. 3. — Les chefs des arrondissements minéralogiques sont, en ce qui concerne l'application de la présente loi, les délégués du ministre de la production industrielle. Sous leur autorité, les ingénieurs et agents du service des mines et les fonctionnaires d'autres

administrations de l'Etat spécialement habilités à cet effet peuvent procéder à toutes vérifications et constatations utiles dans les établissements soumis à la loi et y ont libre accès.

Art. 4 (1). — Est puni d'une amende de 1 000 francs à 1 million de francs, tout usager, constructeur, importateur, installateur ou revendeur qui a contrevenu à la présente loi, aux décrets et décisions pris pour son application. En cas de récidive, l'amende peut être portée à 10 millions de francs ; le contrevenant est, en outre, passible dans ce cas d'une peine d'emprisonnement de six jours à un mois.

Sont punis d'une amende de 1 000 francs à 10 000 francs et en cas de récidive, de 10 000 francs à 100 000 francs ceux qui auront mis obstacle à l'accomplissement des missions définies à l'article 1^{er} B c) et à l'article 3.

En outre, le ministre de la production industrielle peut, l'intéressé entendu et sur avis conforme du comité consultatif de l'utilisation de l'énergie, prononcer :

1^o La saisie et la confiscation des appareils construits, importés ou mis en vente en infraction aux dispositions de la présente loi, des décrets et décisions pris pour son application ;

2^o La restriction ou la suppression des contingents de sources d'énergie à tout usager qui ne se sera pas conformé, dans les délais impartis, aux prescriptions de la présente loi, des décrets et décisions pris pour son application.

Art. 5. — Les infractions à la présente loi, aux décrets et décisions pris pour son application sont constatées par les officiers de police judiciaire, ainsi que par les fonctionnaires et agents désignés à l'article 3.

Art. 6. — Des décrets pris sur le rapport du ministre de la production industrielle fixeront les modalités d'application de la présente loi.

Invite le Gouvernement à s'opposer à l'adoption des propositions E-582 et E-583.

Délibéré, en commission des Affaires sociales, à Paris, le 15 mai 1996.

Le Président

Signé : JEAN-PIERRE FOURCADE

Le Sénat sur internet : <http://www.senat.fr>
minitel : 36-15 - code senatel
L'Espace Librairie du Sénat : tél. (1) 42-34-21-21

Imprimé pour le Sénat par la Société Nouvelle des Librairies-Imprimeries Réunies
5, rue Saint-Benoît, 75006 Paris

ISBN 2-11-100338-7



9 782111 003385

ISSN 1240-8425

Prix de vente au public : 3,80 F