

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SESSION ORDINAIRE DE 1996-1997

DIXIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 4 décembre 1996.

Annexe au procès-verbal de la séance
du 4 décembre 1996.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE ⁽¹⁾ CHARGÉE DE PROPOSER
UN TEXTE SUR LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DU PROJET DE
LOI *sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie*.

PAR M. JACQUES VERNIER,
Député

PAR M. PHILIPPE FRANÇOIS,
Sénateur

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, sénateur, président ; François-Michel Gonnot, député, vice-président ; Philippe François, sénateur, Jacques Vernier, député, rapporteurs.

Membres titulaires : MM. Philippe Adnot, Pierre Hérisson, Bernard Hugo, René Rouquet, Félix Leyzour, sénateurs ; MM. Eric Doligé, Philippe Legras, Jean-François Mattéi, Pierre Albertini, Christian Bataille, députés.

Membres suppléants : M. Jean Besson, Mme Anne Heinis, MM. Jean Huchon, Jean-François Le Grand, Louis Minetti, Alain Pluchet, Michel Souplet, sénateurs ; MM. Jean Tibéri, François Grosdidier, Marc Fraysse, Gérard Voisin, Patrick Trémège, Mme Ségolène Royal, M. Jean-Pierre Brard, députés.

Voir les numéros :

Sénat : 1ère lecture : 304, 337, 366 et T.A. 132 (1995-1996).

2ème lecture : 435 (1995-1996), 32, 36 et T.A. 20 (1996-1997).

3ème lecture : 102 (1996-1997).

Assemblée nationale : 1ère lecture : 2817, 2835, 2849 et T.A. 557.

2ème lecture : 3069, 3122 et T.A. 594.

Environnement.

Mesdames, Messieurs,

La commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie s'est réunie au Sénat le mercredi 4 décembre 1996.

Elle a, tout d'abord, procédé à la désignation de son bureau qui a été ainsi constitué :

- M. Jean François-Poncet, sénateur, président,
- M. François-Michel Gonnot, député, vice-président.

La commission a ensuite désigné :

- M. Philippe François, sénateur,
- M. Jacques Vernier, député,

comme rapporteurs, respectivement pour le Sénat et l'Assemblée nationale.

M. Philippe François, rapporteur pour le Sénat, a tout d'abord énuméré les principaux points sur lesquels les positions des deux assemblées restaient divergentes : l'article 13 *bis* relatif à la gratuité des transports en commun en cas de pic de pollution, l'article 20 en ce qui concerne l'obligation d'indiquer le montant annuel des frais de chauffage et celle d'entretenir les équipements de chauffage, l'article 20 *bis* relatif aux réseaux de chaleur et l'article 21 en ce qui concerne l'utilisation de carburants enrichis en oxygène par les « flottes captives » appartenant aux personnes publiques. M. Jacques Vernier, rapporteur pour l'Assemblée nationale, a ajouté les articles 25 et 26 relatifs aux exonérations de vignette et de taxe sur les cartes grises pour les véhicules « propres ».

M. Philippe Adnot a rappelé que la commission des finances avait examiné ce projet de loi avec le souci, partagé par le Sénat, de ne pas voir aggraver les charges financières pesant sur les collectivités locales.

M. Jean François-Poncet, président, partageant ce point de vue, a souligné que la multiplication des transferts constituait une dérive due le plus souvent aux propres difficultés financières de l'État

La commission a ensuite procédé à l'examen des dispositions restant en discussion

A l'**article 3** (organisation de la surveillance de la qualité de l'air), M. Jacques Vernier, rapporteur pour l'Assemblée nationale, a rappelé que l'Assemblée nationale avait supprimé deux dispositions introduites par le Sénat : la première relative à la surveillance de la concentration des pollens, au motif qu'il ne s'agissait pas de substances introduites par l'homme dans l'atmosphère, ce qui est contraire à la définition de la pollution atmosphérique de l'article 2 ; la deuxième concernant les agréments délivrés en application de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, au motif que cette mention relevait du domaine réglementaire.

M. Philippe François, rapporteur pour le Sénat, a partagé cette analyse et la commission a adopté l'article 3 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

A l'**article 9** (procédure d'élaboration des plans de protection de l'atmosphère), M. Jacques Vernier, rapporteur pour l'Assemblée nationale, a indiqué que l'Assemblée nationale était très attachée à ce que les plans de protection de l'atmosphère soient élaborés non seulement quand les valeurs, limites sont dépassées mais également lorsqu'elles risquent de l'être. Il a souligné que l'application des principes de précaution et d'action préventive recommandait d'agir par anticipation, étant donné les délais d'élaboration de ces plans.

M. Philippe François, rapporteur pour le Sénat, a déclaré se rallier à la position de l'Assemblée nationale tout en souhaitant que le décret d'application précise qu'il faudrait tenir compte d'évaluations objectives indiquant que ces valeurs limites allaient être dépassées. Il s'est par ailleurs déclaré favorable au texte de l'Assemblée nationale qui porte à six mois le délai laissé aux collectivités locales pour examiner le projet de plan de protection de l'atmosphère.

La commission a alors adopté l'article 9 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

A l'**article 10** (contenu du plan de protection de l'atmosphère), M. Jacques Vernier, rapporteur pour l'Assemblée nationale, a indiqué que l'Assemblée nationale avait supprimé la dernière phrase du premier alinéa, considérant que le choix des mesures adoptées par le plan de protection de l'atmosphère ne devait pas se faire sur le seul critère de leur efficacité économique.

M. Philippe François, rapporteur pour le Sénat, a souligné que toutes ces mesures avaient en elles-mêmes un objectif environnemental et de santé publique puisqu'elles avaient pour objet de ramener les concentrations de polluants à des niveaux inférieurs aux valeurs limites et qu'il convenait donc de préciser que leur choix devrait répondre également à des critères économiques.

M. Jacques Vernier, rapporteur pour l'Assemblée nationale, ayant rappelé que les principes généraux du droit de l'environnement définis dans la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement prévoyaient l'utilisation des « meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable ». Philippe François, rapporteur pour le Sénat, s'est déclaré favorable à cette suppression.

La commission a alors adopté l'article 10 dans la rédaction de l'Assemblée nationale, sous réserve d'une précision rédactionnelle au dernier alinéa.

A l'article 11 *bis* (décret d'application du plan de protection de l'atmosphère), la commission a adopté le texte dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

A l'article 13 *bis* (gratuité des transports en commun), M. Philippe François, rapporteur pour le Sénat, a indiqué que le Sénat avait estimé qu'il s'agissait d'une fausse « bonne mesure » et que plusieurs arguments s'opposaient à la gratuité dans les transports en commun : le principe de libre administration des communes, l'inégalité de traitement entre l'Ile-de-France (où l'État compenserait la gratuité) et la province, les conséquences financières pour les autorités organisatrices de transports qui, en cas de mise en oeuvre d'un plan d'urgence, devraient déjà assumer un renfort de l'offre, avec ses conséquences en matière de coût, la perte des recettes provenant de la vente de tickets le jour de gratuité, cette perte étant estimée à environ 50 % des recettes dans les réseaux, et enfin la « pénalisation » des clients habituels ayant payé un abonnement.

M. Jacques Vernier, rapporteur pour l'Assemblée nationale, ayant rappelé l'origine de la disposition introduite en première lecture par l'Assemblée nationale, a souligné qu'en seconde lecture celle-ci en avait strictement délimité le champ d'application en liant la mesure de gratuité à la décision du préfet de restreindre ou de suspendre la circulation automobile. Ce dispositif, mieux encadré, serait d'un coût faible puisqu'il ne devrait concerner que peu d'agglomérations et peu de jours.

M. Philippe François, rapporteur pour le Sénat, a rappelé qu'il avait proposé en deuxième lecture à la commission des affaires économiques un

dispositif rédigé en termes identiques, mais que celle-ci ne l'avait pas suivi et qu'à titre personnel il s'interrogeait sur la position à adopter.

M. Philippe Adnot a estimé que si les mesures de restriction de la circulation automobile pouvaient avoir des effets positifs en cas de pics de pollution, la gratuité des transports en commun n'ajoutait rien et constituait une simple mesure d'affichage. Au contraire, cette mesure pouvait aller à l'encontre des objectifs du projet de loi, le préfet pouvant hésiter à prendre des mesures de restriction de la circulation sachant le coût induit pour les collectivités locales.

M. Pierre Hérisson, ayant rappelé la nécessité d'une réflexion globale sur le mode de financement des transports publics en commun de voyageurs pour en assurer le développement, s'est inquiété de ce que la mesure de gratuité prévue à l'article 13 *bis* puisse être mise en oeuvre, dans l'avenir, plus fréquemment, du fait du renforcement probable des normes de qualité de l'air.

M. François-Michel Gonnot, vice-président, a souligné à son tour que la nouvelle rédaction proposée, aux contours plus restrictifs, ce qui en limitait le coût, avait une valeur symbolique forte et que l'Assemblée nationale y était très attachée car elle constituait une petite contrepartie aux contraintes qu'engendreraient les mesures restreignant la circulation.

M. Jean François-Poncet, président, a déclaré ne pas partager la position de l'Assemblée nationale sur la nécessité d'une contrepartie financière et souligné qu'outre ses réserves sur le principe de la gratuité en général, il s'inquiétait des effets pervers de la mesure qui pouvaient inciter le préfet à décider plus facilement de restreindre la circulation.

Répondant aux différents intervenants, M. Jacques Vernier, rapporteur pour l'Assemblée nationale, tout en se déclarant sensible aux arguments présentés par les sénateurs, s'est dit convaincu de l'application limitée de la mesure et donc de son faible coût. En outre, il a souligné que la mise en oeuvre des dispositions du présent projet de loi, notamment les plans de protection de l'atmosphère et les plans de déplacements urbains, permettaient d'envisager que les seuils d'alerte, même définis plus sévèrement, seraient très rarement atteints.

La commission s'est prononcée à la majorité pour l'adoption de l'article 13 *bis* dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

A l'article 14 (régime juridique des plans de déplacements urbains), la commission :

- a adopté à l'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) le premier alinéa dans le texte du Sénat et le dernier alinéa dans le texte de l'Assemblée nationale ;

- a adopté l'article 28-1 de la LOTI dans le texte de l'Assemblée nationale, permettant pour faciliter le stationnement, de procéder à la classification de la voirie selon les catégories d'usagers ;

- a supprimé, à l'article 28-2 de la LOTI le dernier alinéa, considérant qu'il convenait d'en rester au principe d'une révision quinquennale, au motif que le non-respect des objectifs de qualité de l'air n'était pas forcément dû aux dispositions des plans de déplacements urbains ;

- a adopté à l'article 28-3 de la LOTI les dispositions votées par l'Assemblée nationale, afin d'harmoniser le régime juridique applicable au plan de déplacements urbains en Ile-de-France avec celui de droit commun (article 28-2) mais supprimé le dernier alinéa prévoyant d'annexer ledit plan au schéma directeur de la région d'Ile-de-France.

A **l'article 16** (prise en compte de l'environnement dans les choix d'infrastructures), la commission a adopté le texte dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

A **l'article 17** (modifications du code de l'urbanisme), la commission a adopté le texte de l'Assemblée nationale, à l'exception du 5°, considérant qu'on ne pouvait instituer un régime juridique spécifique pour certaines dispositions du plan de déplacements urbains en les faisant figurer dans les mentions obligatoires des plans d'occupation des sols.

A **l'article 19** (mesures diverses destinées à réduire la consommation d'énergie), la commission a adopté une nouvelle rédaction du deuxième alinéa du paragraphe I visant expressément les normes de rendement des biens mobiliers, à tous les stades de leur cycle de vie.

Elle a adopté, dans la rédaction de l'Assemblée nationale, le paragraphe II ainsi que, après les interventions de MM. Pierre Hérisson, Philippe François, Philippe Legras et Jacques Vernier, le paragraphe V relatif à l'obligation d'utiliser des matériaux en bois dans certaines constructions.

A **l'article 20** (dispositions diverses en matière d'économies d'énergie), la commission a supprimé le deuxième alinéa (1°) par coordination avec la position retenue au paragraphe I de l'article 19.

M. Philippe François, rapporteur pour le Sénat, a, au cinquième alinéa (4°) voté par l'Assemblée nationale, souligné qu'il comprenait le souci de transparence qui motivait le dispositif, mais qu'il en redoutait les difficultés d'application, plus particulièrement dans le logement ancien. Il a, en effet, considéré, que des factures d'électricité de l'année précédente ne reflétaient pas une consommation moyenne mais étaient liées à des habitudes de vie non transposables et donc non pertinentes. Il a souligné également que cette

obligation légale, qui n'était assortie d'aucune sanction, pouvait porter atteinte au droit de propriété si elle bloquait les transactions. Il a donc proposé une nouvelle rédaction de cette disposition. M. Jacques Vernier, rapporteur pour l'Assemblée nationale a souligné qu'il attachait beaucoup d'importance à ce dispositif car il pouvait contribuer à renforcer la loyauté des relations entre propriétaires et locataires et s'est déclaré satisfait par la notion « d'estimation normalisée » proposée par le rapporteur du Sénat.

Répondant à M. Eric Doligé qui s'inquiétait des difficultés à fournir des estimations dans le cas de logements laissés vacants, M. Jacques Vernier, rapporteur pour l'Assemblée nationale, a rappelé qu'un décret préciserait les modalités d'application de ce dispositif.

La commission a alors adopté la nouvelle rédaction proposée qui prescrit l'obligation de fournir une estimation normalisée du montant annuel des frais de consommation d'énergie des locaux proposés à la vente ou à la location.

Elle a adopté le sixième alinéa (5°) dans le texte de l'Assemblée nationale, reprenant la rédaction du Sénat sur les dispositions en matière de construction permettant le choix et le remplacement de tout type d'énergie, mais en étendant son application également aux maisons individuelles.

Au septième alinéa (5° bis), M. Philippe François, rapporteur pour le Sénat, s'est inquiété de la pesanteur administrative de la procédure imposant l'entretien périodique des équipements de chauffage et de la disproportion entre le coût supporté par les ménages et les économies d'énergie attendues. M. Jacques Vernier, rapporteur pour l'Assemblée nationale, après avoir indiqué que plus de 50 % des équipements étaient mal entretenus, a cependant reconnu que l'obligation de contrôle des consommations d'énergie déjà prévue à l'article 19 du projet de loi permettrait de prendre les mesures nécessaires.

La commission a en conséquence supprimé cet alinéa.

La commission a adopté dans le texte de l'Assemblée nationale le huitième alinéa (6°) relatif à la réduction des émissions de composés organiques volatils liés au ravitaillement des véhicules dans les stations-service d'un débit supérieur à 3.000 mètres cube par an, les commissaires ayant souligné que le seuil retenu permettait d'exclure du champ d'application les petites stations-service situées en zone rurale.

A l'article 20 bis (réseaux de chaleur), M. Philippe François, rapporteur pour le Sénat, a tout d'abord rappelé que l'Assemblée nationale avait, dans l'ensemble, adopté les mesures proposées par le Sénat, qui permettraient de simplifier la procédure de classement des réseaux de distribution de chaleur, tout en apportant par les paragraphes I A et I B de simples précisions rédactionnelles.

En revanche, au paragraphe IV bis, elle a ajouté une disposition imposant aux installations existantes de se raccorder aux réseaux de chauffage classés, dès lors qu'il sera procédé à leur renouvellement, qu'il s'agisse ou non d'un changement de mode d'énergie.

Le rapporteur pour le Sénat a estimé que cet ajout allait à l'encontre de certaines des dispositions de l'article 20 qui prônaient le rétablissement de dispositifs permettant le libre choix du mode de chauffage et qu'il induisait un monopole de fait au bénéfice des réseaux de chaleur, sans justification économique, ce qui interdisait tout contrôle réel sur les prix. Enfin, il a indiqué que cette obligation imposée aux installations existantes se faisait sans indemnisation des coûts induits par ce raccordement.

De plus, au paragraphe IV ter, l'Assemblée nationale a précisé que l'obligation de raccordement valait obligation d'utiliser la chaleur produite par le réseau, ce qui pourrait être assimilé à un cas de vente forcée.

Pour toutes ces raisons, M. Philippe François, rapporteur pour le Sénat, a estimé qu'il convenait d'en rester au texte du Sénat pour l'article 20 bis, sous réserve des améliorations rédactionnelles adoptées par l'Assemblée nationale.

M. Jacques Vernier, rapporteur pour l'Assemblée nationale, a indiqué que l'Assemblée nationale avait voulu privilégier les réseaux de chaleur en raison de leurs avantages tant en ce qui concerne l'utilisation rationnelle de l'énergie que la lutte contre la pollution atmosphérique, ainsi que l'attestent de nombreux rapports, notamment celui émanant du Conseil général des mines.

Il a estimé que le Sénat avait pris une bonne initiative en simplifiant la procédure de classement prévue par la loi du 15 juillet 1980. Il a néanmoins souligné que la modification proposée limitait les catégories de réseaux pouvant bénéficier du classement et restreignait la clientèle potentielle desdits réseaux aux seules installations de chauffage nouvelles. Il a regretté que, pour ces raisons, le dispositif ne puisse concerner qu'une dizaine de réseaux sur les 350 réseaux existants.

M. Philippe François, rapporteur pour le Sénat, a souligné que le Sénat entendait ainsi défendre un objectif environnemental en privilégiant les réseaux alimentés majoritairement par de la chaleur produite à partir d'énergies renouvelables ou d'énergies de récupération.

M. Pierre Hérisson s'est déclaré effrayé par le dirigisme qui pourrait résulter du texte voté par l'Assemblée nationale et a souligné, à son tour, que celui-ci était en contradiction avec les dispositions adoptées à l'article 19 favorisant le libre choix de son mode d'énergie.

M. Jacques Vernier, rapporteur pour l'Assemblée nationale, a reconnu qu'il était sans doute plus judicieux d'encourager les réseaux de chaleur par d'autres moyens, en jouant sur le taux de la TVA ou en accordant des subventions. Il a également mis l'accent sur l'absence de concurrence entre les opérateurs et les problèmes que cela posait quant à la tarification. L'exemple du prix de l'eau montrant les difficultés rencontrées par le concédant pour exercer un réel contrôle sur les prix pratiqués par le concessionnaire. Dans ces conditions, il s'est déclaré prêt à accepter les propositions du rapporteur du Sénat.

La commission a alors adopté l'article 20 bis dans la rédaction du Sénat, complétée par les paragraphes nouveaux introduits par l'Assemblée nationale et deux précisions rédactionnelles.

A l'article 21 (dispositions modifiant le code de la route), la commission a adopté, dans la rédaction de l'Assemblée nationale, l'article L.8 A du code de la route relatif aux obligations fixées pour les véhicules en ce qui concerne la sécurité et l'environnement.

A l'article L.8 B, relatif aux flottes « captives » publiques, M. Philippe François, rapporteur pour le Sénat, a exposé que l'Assemblée nationale avait précisé le champ d'application du dispositif en l'étendant aux flottes gérées indirectement par l'État et les collectivités locales, ainsi que par les établissements publics n'appartenant pas au secteur concurrentiel. De plus, elle a fixé un seuil minimal de 20 véhicules pour la taille des flottes entrant dans le dispositif, mais en excluant les véhicules dont le poids total autorisé en charge excédait 3,5 tonnes. Elle a fixé l'obligation de renouvellement des véhicules à 20 % minimum du parc et, enfin, elle a supprimé l'obligation pour les flottes captives d'utiliser des carburants enrichis en oxygène.

Le rapporteur pour le Sénat a fait part de son accord sur l'ensemble de ces modifications, à l'exception de la suppression du dispositif imposant l'utilisation de carburants enrichis en oxygène, soulignant que cette mesure n'entraînait pas de surcoût, ni de modification ou réglages sur les véhicules existants et qu'elle avait un impact positif et immédiat sur la pollution.

En conséquence, il a proposé de reprendre l'article L.8 B tel qu'adopté par l'Assemblée nationale, sous réserve de précisions concernant son champ d'application, et d'insérer un article L.8 C qui reprendrait les dispositions relatives à l'utilisation de véhicules alimentés en carburants oxygénés en ne visant que les agglomérations de plus de 100.000 habitants et de conserver le principe de décrets en Conseil d'État pour préciser les conditions d'application de ce double dispositif.

M. Jacques Vernier, rapporteur pour l'Assemblée nationale, a fait part de son plein accord sur l'article L.8 C et apporté des précisions sur la définition du champ d'application de l'article L.8 B. Il a notamment indiqué qu'il semblait préférable de ne viser pour l'ensemble des personnes publiques concernées que leurs seules activités ne relevant pas du secteur concurrentiel.

M. Philippe Adnot s'est déclaré opposé à ce type d'obligations contraaires, selon lui, au principe de la libre administration des collectivités locales.

M. François-Michel Gonnot, vice-président, a indiqué qu'il semblait utile de mentionner dans le texte proposé pour l'article L.8 C les contraintes liées aux nécessités du service et s'est interrogé sur l'opportunité de soumettre à ce dispositif toutes les activités sans restriction de l'ensemble des personnes publiques.

M. Michel Souplet a indiqué que le dispositif de l'article L.8 C donnait entièrement satisfaction aux parlementaires attachés à la promotion des bio-carburants. M. Eric Doligé s'est déclaré en plein accord avec le texte proposé, tout en suggérant que l'on substitue la notion de transport public en commun de voyageurs à celle de transport collectif.

M. Jean François-Poncet, président, a insisté sur l'opportunité offerte par le projet de loi pour faire aboutir un dossier stratégique que le Sénat soutenait depuis longtemps.

M. Philippe François, rapporteur pour le Sénat, en réponse à M. François-Michel Gonnot, vice-président, a souligné que, pour des raisons de ravitaillement, il convenait de ne pas modifier le champ d'application de l'article L.8 C.

La commission a alors adopté ces deux articles dans la rédaction commune proposée par les deux rapporteurs. Elle a, en outre, adopté le paragraphe IV de l'article 21 dans le texte de l'Assemblée nationale, en vue de faciliter l'installation de dispositifs de recharge des véhicules électriques dans les garages d'immeubles en copropriété.

A l'article **23 bis** (aide aux exploitants de réseaux de transport en commun de voyageurs), la commission a adopté le texte dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

A l'article **25** (exonération de vignette pour les véhicules peu polluants) et à l'article **26** (exonération de la taxe sur les cartes grises), M. Jacques Vernier, rapporteur pour l'Assemblée nationale, a rappelé que l'Assemblée nationale avait souhaité rétablir cette faculté d'exonération offerte respectivement aux conseils généraux et aux conseils régionaux.

M. Philippe Adnot a estimé qu'il ne s'agissait pas réellement d'une faculté, compte tenu de la pression de l'opinion et des groupes politiques représentés dans ces conseils. Il a également émis des réserves sur l'efficacité de dispositions de cette nature, en comparaison des autres mesures d'incitation fiscale prévues dans le projet de loi. Il a enfin mis l'accent sur le risque du transfert de ressources susceptible de s'opérer entre collectivités ayant adopté des positions différentes en matière d'exonération.

M. Pierre Hérisson, s'appuyant sur l'exemple du conseil régional de Rhône-Alpes, s'est inquiété de l'occasion offerte à certains groupes politiques par ces dispositions d'exercer un « chantage » lors de l'examen des projets de budgets régionaux.

M. Christian Bataille, défendant le texte de l'Assemblée nationale, a mis l'accent sur le poids financier relatif des recettes provenant de la vignette et de la taxe sur les cartes grises dans les budgets des collectivités concernées.

M. Jean François-Poncet, président, s'est demandé si, compte tenu des observations exprimées, il ne fallait pas disjoindre la discussion des articles 25 et 26, en raison du problème particulier que connaissaient les conseils régionaux pour l'adoption de leurs budgets.

M. François-Michel Gonnot, vice-président, a estimé, à l'inverse, que l'exonération de la taxe sur la carte grise pouvait se justifier, puisqu'elle était liée à l'achat du véhicule.

M. Jacques Vernier, rapporteur pour l'Assemblée nationale, a reconnu que les sommes en jeu étaient faibles et que la portée de ces exonérations serait limitée par rapport à d'autres mécanismes incitatifs, tels que ceux existant, par exemple, pour les véhicules électriques.

A l'issue de cette discussion, la commission a voté la suppression des articles 25 et 26.

A l'article 27 *bis* (amortissement exceptionnel des cyclomoteurs électriques), la commission a adopté le texte voté par l'Assemblée nationale.

A l'article 37 *bis* (compétences du comité régional de l'environnement), elle a adopté le texte de l'Assemblée nationale qui prévoit que le comité étudie les effets de la pollution atmosphérique sur l'environnement et la santé avec le concours des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air.

A l'article 39 (modification de l'article 7 de la loi du 19 juillet 1976 sur les installations classées), M. Philippe François, rapporteur pour le Sénat, s'est élevé contre la validation proposée au paragraphe II de l'arrêté du 1^{er} mars 1993,

pris en application de la loi précitée, récemment annulé par le Conseil d'État pour excès de pouvoir. Il a souligné, en outre, que la modification envisagée de l'article 7 donnerait au seul ministre de l'environnement la possibilité de réglementer par arrêté toutes les catégories d'installations classées au moyen de règles générales ou de prescriptions techniques.

M. Jacques Vernier, rapporteur pour l'Assemblée nationale, a indiqué que le Conseil d'État ne pouvait prendre une décision différente puisque, dans sa rédaction actuelle, l'article 7 de la loi « installations classées » ne vise que les prescriptions applicables à certaines catégories d'installations. Il a toutefois souligné l'intérêt de trouver dans un document unique l'ensemble des règles relatives aux rejets dans tous les milieux naturels et ce pour l'ensemble des installations soumises à autorisation, quelle que soit leur implantation sur le territoire.

M. Philippe François, rapporteur pour le Sénat, a proposé la suppression du paragraphe II, au motif qu'il contrevenait à l'autorité de la chose jugée. M. Jacques Vernier, rapporteur pour l'Assemblée nationale, a accepté cette proposition et suggéré une modification rédactionnelle du paragraphe I.

Après que M. Philippe Adnot eut regretté que de telles dispositions soient adoptées sans que le Sénat ait pu les examiner, la commission a adopté le paragraphe I dans la rédaction proposée par le rapporteur pour l'Assemblée nationale et supprimé le paragraphe II.

A l'article 40 (modification de l'article L.2243-3 du code général des collectivités territoriales), la commission a adopté le texte de l'Assemblée nationale visant à rectifier une erreur matérielle survenue lors de la codification de l'article 7 de la loi n° 89-550 du 2 août 1989 portant dispositions diverses en matière d'urbanisme et d'agglomérations nouvelles, relatif à la procédure d'expropriation des immeubles en état manifeste d'abandon, après que les rapporteurs eurent indiqué que des propositions de loi allant dans le même sens avaient été déposées à l'Assemblée nationale comme au Sénat.

La commission mixte paritaire a adopté l'ensemble des dispositions restant en discussion du projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie dans la rédaction issue de ses délibérations.

*

* *

En conséquence, elle vous demande d'adopter l'ensemble du projet de loi compte tenu du texte élaboré par elle et reproduit ci-après.

TEXTE ÉLABORÉ PAR LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE

Projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

TITRE PREMIER

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

Art. 3

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

Au sens de la présente loi, on entend par :

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

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

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

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

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

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

Dans chaque région, et dans la collectivité territoriale de Corse, l’État confie la mise en œuvre de cette surveillance à un ou des organismes agréés. Ceux-ci associent, de façon équilibrée, des représentants de l’État et de l’Agence de l’environnement et de la maîtrise de l’énergie, des collectivités territoriales, des représentants des diverses activités contribuant à l’émission des substances surveillées, des associations agréées de protection de l’environnement, des associations agréées de consommateurs et, le cas échéant, faisant partie du même collège que les associations, des personnalités qualifiées. Les modalités d’application du présent alinéa sont définies par un décret en Conseil d’État.

Les matériels de mesure de la qualité de l’air et de mesure des rejets de substances dans l’atmosphère, ainsi que les laboratoires qui effectuent des analyses et contrôles d’émissions polluantes, sont soumis à agrément de

l'autorité administrative. Celle-ci détermine les méthodes de mesure et les critères d'emplacement des matériels utilisés.

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

TITRE II

PLANS RÉGIONAUX POUR LA QUALITÉ DE L'AIR

TITRE III

PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE

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 sont dépassées ou risquent de l'être, le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère, compatible avec les orientations du plan régional de la qualité de l'air s'il existe.

II. – Le projet de plan est, après avis du comité régional de l'environnement et des conseils départementaux d'hygiène concernés, soumis, pour avis, aux conseils municipaux et, lorsqu'ils existent, aux organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale intéressés. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de six mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Il est ensuite soumis à

enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

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

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

V. – Les plans font l'objet d'une évaluation au terme d'une période de cinq ans et, le cas échéant, sont révisés.

Art. 10

Le plan de protection de l'atmosphère a pour objet, dans un délai qu'il fixe, de ramener à l'intérieur de la zone la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites visées à l'article 3, et de définir les modalités de la procédure d'alerte définie à l'article 12.

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

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

.....

Art. 11 *bis*

Les modalités d'application du présent titre sont fixées par décret en Conseil d'État pris après avis du Conseil supérieur des installations classées et du Conseil supérieur d'hygiène publique de France.

TITRE III *BIS*

MESURES D'URGENCE

Art 13 *bis*

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

TITRE IV

PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Art. 14

L'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est remplacé par trois articles ainsi rédigés :

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

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

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

« 1° A La diminution du trafic automobile ;

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

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

« 3° L'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et souterrain, notamment la classification des voies selon les catégories d'usagers admis à y faire stationner leur véhicule, et les conditions de sa tarification, selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs, en privilégiant les véhicules peu polluants ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

.....

TITRE V

URBANISME ET ENVIRONNEMENT

Art. 16

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

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

II. – Le troisième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Ces schémas directeurs comprennent une analyse globale des effets sur l'environnement et sur la santé. »

Art. 17

I. – Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° A l'article L. 110, après les mots : « zones urbaines et rurales », sont insérés les mots : « et de rationaliser la demande de déplacements » ;

2° A l'article L. 121-10, 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 » ;

3° Au premier alinéa de l'article L. 122-1, après le mot : « préservation », la fin de la première phrase est ainsi rédigé : « de la qualité de l'air, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains » et, dans la deuxième phrase, 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 » ;

4° Au 1° de l'article L. 123-1, après les mots : « denrées de qualité supérieure », sont insérés les mots : « les orientations des plans de déplacements urbains s'ils existent, » ;

5° *Supprimé*.....

6° La deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 311-4 est complétée par les mots : « et les orientations du plan de déplacements urbains lorsqu'il existe » ;

7° Le quatrième alinéa de l'article L. 421-3 est complété par les mots : « ou de la réalisation des travaux nécessaires à la desserte des constructions par des transports collectifs urbains ».

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

TITRE VI

MESURES TECHNIQUES NATIONALES DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ET D'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE

Art. 19

I. – En vue de réduire la consommation d'énergie et de limiter les sources d'émission de substances polluantes nocives pour la santé humaine et l'environnement, des décrets en Conseil d'Etat définissent :

– les spécifications techniques et les normes de rendement applicables à la fabrication, à la mise sur le marché, au stockage, à l'utilisation, à l'entretien et à l'élimination des biens mobiliers autres que les véhicules visés à l'article 21 ;

– les spécifications techniques applicables à la construction, l'utilisation, l'entretien et la démolition des biens immobiliers ;

– les conditions de contrôle des opérations mentionnées aux deux alinéas précédents.

II. – Les décrets mentionnés au I peuvent aussi :

1° Imposer aux constructeurs et utilisateurs de contrôler les consommations d'énergie et les émissions de substances polluantes de leurs biens, à leur diligence et à leurs frais ;

2° Prescrire les conditions de limitation de la publicité ou des campagnes d'information commerciale relatives à l'énergie ou à des biens 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 ;

3° *Supprimé*.....

III. – Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles le fioul domestique, le gazole, l'essence et les supercarburants devront comporter un taux minimal d'oxygène avant le 1^{er} janvier 2000.

IV. – Un décret fixe les conditions dans lesquelles les spécifications des carburants mentionnées au III devront être redéfinies avant la même date.

V. – Pour répondre aux objectifs de la présente loi, un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles certaines constructions nouvelles devront comporter une quantité minimale de matériaux en bois avant le 1^{er} janvier 2000.

.....

Art. 20

Les décrets prévus à l'article 19 fixent les conditions dans lesquelles les autorités administratives compétentes sont habilitées à :

1° *Supprimé*.....

2° Délivrer et retirer l'agrément des experts ou organismes chargés des contrôles prévus au 1° du II de l'article 19 ;

3° Prescrire l'obligation d'afficher la consommation énergétique de certains biens sur le lieu de leur vente ou de leur location et préciser les méthodes de mesure ;

4° Prescrire l'obligation de fournir une estimation normalisée du montant annuel des frais de consommation d'énergie des logements ou locaux à usage tertiaire proposés à la vente ou à la location et préciser les règles d'élaboration de cette estimation ;

5° Prescrire l'obligation d'équiper les immeubles d'habitation ou à usage tertiaire dont le permis de construire a été déposé plus de six mois après la date de publication de la présente loi, de dispositifs permettant le choix et le remplacement, à tout moment de la vie du bâtiment, de tout type d'énergie ;

5° bis *Supprimé*.....

6° Prescrire les conditions dans lesquelles seront limitées, à compter du 31 décembre 1998, les émissions de composés organiques volatils liées au ravitaillement des véhicules dans les stations-service d'un débit supérieur à 3.000 mètres cubes par an.

Art. 20 bis

La loi n° 80-531 du 15 juillet 1980 relative aux économies d'énergie et à l'utilisation de la chaleur est ainsi modifiée :

I A. – Dans le premier alinéa de l'article 5, après les mots : « réseaux de distribution de chaleur », sont insérés les mots : « et de froid ».

I B. – Dans le premier alinéa du même article, après les mots « une utilisation rationnelle des ressources énergétiques », sont insérés les mots : « et de prévenir, réduire ou supprimer les pollutions atmosphériques de proximité ».

I. – Le premier alinéa du même article est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Ne peuvent bénéficier d'un classement que les réseaux alimentés majoritairement par de la chaleur produite à partir d'énergies renouvelables,

d'énergies de récupération ou par cogénération, ainsi que les réseaux de froid. ».

II. – La première phrase du deuxième alinéa du même article est ainsi rédigée :

« Ce classement est prononcé par le préfet après enquête publique pour une durée déterminée qui ne peut excéder trente ans. ».

III. – Le troisième alinéa du même article est ainsi rédigé :

« L'arrêté de classement précise la zone de desserte et détermine les modalités d'application des articles 6 et 7. ».

IV. – Dans le quatrième alinéa du même article, les mots : « l'administration » sont remplacés par les mots : « le préfet ».

V. – Le quatrième alinéa de l'article 7 est ainsi rédigé :

« - utilisent des sources d'énergies renouvelables ou de la chaleur de récupération ; ».

VI. – La dernière phrase du dernier alinéa du même article est supprimée.

VII. – Les articles 8 et 9 sont abrogés.

VII bis. – A la fin du premier alinéa de l'article 10, les mots : « aux articles 7 et 8 » sont remplacés par les mots : « à l'article 7 ».

VIII. – Dans la dernière phrase de l'article 11, après les mots : « en vertu de l'article premier », sont insérés les mots : « les formes et ».

Art. 21

I. – Le titre III du livre II du code de la route est ainsi rédigé : « Règles concernant les véhicules eux-mêmes et leurs équipements ».

II. – Il est inséré, avant l'article L. 8 du code de la route, un article L. 8 A ainsi rédigé :

« Art. L. 8 A. – 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, la création de déchets non valorisables, 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.

« La consommation énergétique des véhicules et leurs méthodes de mesure doivent être affichées sur le lieu de leur vente ou de leur location.

« Les véhicules automobiles font l'objet d'une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique. Les véhicules ainsi identifiés peuvent notamment bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées.

« Des décrets en Conseil d'Etat déterminent les conditions d'application du présent article. »

III. – Il est inséré, après l'article L. 8 A du code de la route, un article L. 8 B et un article L. 8 C ainsi rédigés :

« *Art. L. 8 B.* – Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi n° du précitée, sous réserve des contraintes liées aux nécessités du service, l'Etat, les établissements publics, les exploitants publics, les entreprises nationales, pour leurs activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement une flotte de plus de vingt véhicules, acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement de leur parc automobile, dans la proportion minimale de 20 %, des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel. Cette mesure s'applique à l'ensemble des véhicules desdits parcs automobiles à l'exception de ceux dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes ».

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

« *Art. L. 8 C.* – Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi n° du précitée, sous réserve des contraintes liées aux nécessités du service, l'Etat, les établissements publics, les exploitants publics, les entreprises nationales, pour leurs activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement une flotte de plus de vingt véhicules à usage de transport public en commun de voyageurs, utilisent des véhicules fonctionnant à l'aide de carburants dont le taux minimum d'oxygène a été relevé. Cette mesure s'applique dans les périmètres de transports urbains des agglomérations de plus de 100.000 habitants définies au huitième alinéa de l'article 3 de la loi précitée. »

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

IV. – L'article 25 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« 1) L'installation ou la modification d'un réseau de distribution d'électricité public destiné à alimenter en courant électrique les emplacements de stationnement des véhicules, notamment pour permettre la charge des accumulateurs de véhicules électriques. »

TITRE VII

DISPOSITIONS FINANCIÈRES ET FISCALES

Art. 23 bis

A compter du 1^{er} janvier 1997, les exploitants de réseaux de transport public en commun de voyageurs faisant équiper leurs véhicules de transport en commun, mis en circulation entre le 1^{er} janvier 1991 et le 1^{er} juillet 1996, de systèmes permettant de réduire les émissions polluantes bénéficient d'un remboursement du coût de cet équipement à hauteur de la moitié de son prix d'acquisition et dans la limite de 8 000 F par véhicule de transport en commun. Les systèmes ouvrant droit à remboursement doivent être agréés par arrêté conjoint du ministre chargé du budget, du ministre chargé des transports et du ministre de l'environnement.

Art. 25 et 26

-----*Supprimés.*-----

.....

Art. 27 bis

Il est inséré, après la première phrase du premier alinéa de l'article 39 AC du code général des impôts, une phrase ainsi rédigée :

« En outre, les cyclomoteurs acquis à l'état neuf à compter du 1er janvier 1997 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. »

TITRE VIII

CONTRÔLES ET SANCTIONS

.....

TITRE IX

DISPOSITIONS DIVERSES

.....

Art. 37 bis

L'article 10 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« En outre, le comité étudie les différents aspects de la pollution atmosphérique et de ses effets sur l'environnement et la santé, avec le concours des organismes agréés chargés de la surveillance de la qualité de l'air prévus à l'article 3 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. »

.....

Art. 39

I. – Au premier alinéa de l'article 7 de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 précitée, après les mots : « prescriptions techniques », la fin de la première phrase est ainsi rédigée : « applicables aux installations soumises aux dispositions du présent titre. ».

II. – *Supprimé*.....

Art. 40

L'article L.2243-3 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Dans la première phrase du premier alinéa, les mots : « deux ans » sont remplacés par les mots : « six mois » ;

2° Dans le deuxième alinéa et la seconde phrase du dernier alinéa, les mots : « de deux ans » sont supprimés.

TABLEAU COMPARATIF

Texte adopté par le Sénat
en deuxième lecture

Projet de loi sur l'air
et l'utilisation rationnelle de l'énergie

TITRE PREMIER

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

Art 3

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

Au sens de la présente loi, on entend par

- objectifs de qualité, un niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixe sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la sante humaine ou pour l'environnement, a atteindre dans une période donnée ,

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

Texte adopté par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture

Projet de loi sur l'air
et l'utilisation rationnelle de l'énergie

TITRE PREMIER

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

Art 3

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

**Texte adopté par le Sénat
en deuxième lecture**

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

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

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

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

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

Dans chaque région, et dans la collectivité territoriale de Corse, l'État confie la mise en œuvre de cette surveillance à un ou des organismes agréés. Ceux-ci associent, de façon équilibrée, des représentants de l'État et de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, des collectivités territoriales, des représentants des diverses activités contribuant à l'émission des substances surveillées, des associations agréées de protection de l'environnement, des associations agréées de consommateurs et, le cas échéant, faisant partie du même collège que les associations, des personnalités qualifiées. Les modalités d'application du présent alinéa sont définies par un décret en Conseil d'État.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture**

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

Alinéa supprimé

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

**Texte adopté par le Sénat
en deuxième lecture**

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

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

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

TITRE II

PLANS RÉGIONAUX POUR LA QUALITÉ DE L'AIR

TITRE III

PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE

Art 9

I - Dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ainsi que dans les zones ou, dans des conditions précisées par décret en Conseil d'Etat, les valeurs limites mentionnées à l'article 3 sont dépassées, le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère, compatible avec les orientations du plan régional de la qualité de l'air s'il existe.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture**

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

Alinéa supprimé

TITRE II

PLANS RÉGIONAUX POUR LA QUALITÉ DE L'AIR

TITRE III

PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE

Art 9

I - Dans

dépassées ou risquent de l'être, le préfet existe

**Texte adopté par le Sénat
en deuxième lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture**

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

II. — Le projet ...

... délai de six mois

III. à V. - (Non modifiés.)

... l'environnement.

Art. 10

Art. 10

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

Le plan ...

... à l'article 12.

(Alinéa sans modification)

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

Le décret ...

Le décret mentionné à l'article 11 bis précise les mesures qui peuvent être mises en œuvre pour atteindre les objectifs fixés par le plan de protection de l'atmosphère, notamment en ce qui concerne les règles de fonctionnement et d'exploitation de certaines catégories d'installations, l'usage des carburants ou combustibles, les conditions d'utilisation de certains objets mobiliers, l'augmentation de la fréquence des contrôles des émissions des installations, des véhicules ou autres objets mobiliers, et l'élargissement de la gamme des substances contrôlées.

jets mobiliers ...

... d'utilisation des véhicules ou autres ob

... contrôlées.

Art. 11 bis

Art. 11 bis

Les modalités d'application du présent titre sont fixées par décret en Conseil d'État pris après avis du Conseil supérieur des installations classées.

Les modalités ...

... classées et du Conseil supérieur
d'hygiène publique de France.

**Texte adopté par le Sénat
en deuxième lecture**

TITRE III bis

MESURES D'URGENCE

Art 13 bis

Supprimé

TITRE IV

PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Art 14

L'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est remplacé par trois articles ainsi rédigés

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

**Texte adopté par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture**

TITRE III bis

MESURES D'URGENCE

Art 13 bis

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

TITRE IV

PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Art 14

(Alinéa sans modification)

« Art 28 - Le plan

d'autre part Il a pour objet de coordonner tous les modes de déplacement, en affectant préférentiellement la voirie aux transports collectifs et aux modes de transports les moins polluants

contient

**Texte adopté par le Sénat
en deuxième lecture**

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

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

« 1° A La diminution du trafic automobile ,

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

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

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

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

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

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

**Texte adopté par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture**

« Dans

inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants définies au huitième alinéa de l'article 3 de la loi n° du précitée ou recoupant celles-ci

« Art 28-1 – (Alinéa sans modification)

« 1° A (Sans modification)

« 1° (Sans modification)

« 2° (Sans modification)

« 3° L'organisation souterrain, notamment la classification des voies selon les catégories d'usagers admis à faire stationner leur véhicule et les conditions polluants ,

« 4° (Sans modification)

« 5° (Sans modification)

« Art 28-2 – (Alinéa sans modification)

**Texte adopté par le Sénat
en deuxième lecture**

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

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

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

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

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

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

**Texte adopté par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture**

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

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

« Art. 28-3. – (Alinéa sans modification)

**Texte adopté par le Sénat
en deuxième lecture**

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

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

TITRE V

URBANISME ET ENVIRONNEMENT

Art 16

L'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi modifié

I - *(Non modifié)*

II - Le troisième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée

« Ces schémas directeurs comprennent une analyse globale des effets sur l'environnement. »

**Texte adopté par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture**

(Alinéa sans modification)

« Le projet

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

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

« Le plan de déplacements urbains est annexé au schéma directeur de la région d'Ile-de-France et est modifié en même temps que celui-ci selon les procédures qui ont présidé à son élaboration. »

TITRE V

URBANISME ET ENVIRONNEMENT

Art 16

(Alinéa sans modification)

II *(Alinéa sans modification)*

« Ces schémas
l'environnement et sur la santé. »

**Texte adopté par le Sénat
en deuxième lecture**

—
Art 17

I - A l'article L 110 du code de l'urbanisme, après les mots « zones urbaines et rurales », sont insérés les mots « et de rationaliser la demande de déplacements »

II - A l'article L 121-10 du code de l'urbanisme, après les mots « utilisation de l'espace », sont insérés les mots « de maîtriser les besoins de déplacements », et après les mots « risques technologiques », sont insérés les mots « ainsi que les pollutions et nuisances de toute nature »

III - Au premier alinéa de l'article L 122-1 du code de l'urbanisme, après le mot « préservation », sont insérés les mots « de la qualité de l'air et », et après les mots « Ils prennent en considération », sont insérés les mots « l'impact des pollutions et nuisances de toute nature induites par ces orientations ainsi que »

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

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

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

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

**Texte adopté par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture**

—
Art 17

I - Le code de l'urbanisme est ainsi modifié

1° A l'article L 110, après les mots
déplacements » ,

2° A l'article L 121-10, après les mots
nature » ,

3° Au premier alinéa de l'article L 122-1, après le mot « préservation », la fin de la première phrase est ainsi rédigée « de la qualité de l'air des milieux, sites et paysages naturels ou urbains » et, dans la deuxième phrase, après les mots « Ils prennent
ainsi que » ,

4° Au 1° de l'article L 123-1, après les mots
existent, » ,

5° Le 2° de l'article L 123-1 est complété par les mots « ainsi que, à l'intérieur des périmètres des plans de déplacements urbains, les règles concernant le droit d'implanter des parcs de stationnement pour les véhicules automobiles en conformité avec les orientations de ces plans » ,

6° La deuxième phrase du premier alinéa de l'article L 311-4 est complétée
existe » ,

7° Le quatrième alinéa de l'article L 421-3 est complété
urbains »

II - Les dispositions du présent article ne s'appliquent aux documents d'urbanisme existants que lors de
concerné

Texte adopté par le Sénat
en deuxième lecture

TITRE VI

MESURES TECHNIQUES NATIONALES
DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION
ATMOSPHÉRIQUE ET D'UTILISATION
RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE

Art 19

I - En vue de réduire la consommation d'énergie et de limiter les sources d'émission de substances polluantes nocives pour la santé humaine et l'environnement, des décrets en Conseil d'État définissent

- les spécifications techniques applicables à la fabrication, à la mise sur le marché, au stockage, à l'utilisation, à l'entretien, *aux seuils de rendement* et à l'élimination des biens mobiliers autres que les véhicules visés à l'article 21 ,

- les spécifications techniques applicables à la construction, l'utilisation, l'entretien et la démolition des biens immobiliers ,

- les conditions de contrôle des opérations mentionnées aux deux alinéas précédents

II - Les décrets mentionnés au I peuvent aussi

1° Imposer aux constructeurs et utilisateurs de contrôler les consommations d'énergie et les émissions de substances polluantes des équipements de chauffage et de climatisation, à leur diligence et à leurs frais ,

2° Prescrire les conditions de limitation de la publicité ou des campagnes d'information commerciale relatives à l'énergie ou à des biens 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 ,

3° Supprimé

Texte adopté par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture

TITRE VI

MESURES TECHNIQUES NATIONALES
DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION
ATMOSPHÉRIQUE ET D'UTILISATION
RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE

Art 19

I - *(Alinéa sans modification)*

- les spécifications
l'entretien et à l'élimination

l'article 21.

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

II - *(Alinéa sans modification)*

1° Imposer

polluantes *de leurs biens*, à leur diligence et à leurs frais ,

2° *(Sans modification)*

3° Suppression maintenue.

III et IV *(Non modifiés)*

Texte adopté par le Sénat
en deuxième lecture

V. – Pour favoriser le développement de la sylviculture, l'Etat crée les conditions permettant aux constructions nouvelles d'intégrer une quantité minimale de matériaux en bois avant le 1^{er} janvier 2000.

Art. 20.

Les décrets prévus à l'article 19 fixent les conditions dans lesquelles les autorités administratives compétentes sont habilitées à :

1° Supprimé.

2° Délivrer et retirer l'agrément des experts ou organismes chargés des contrôles prévus au 1° du II de l'article 19 ;

3° Prescrire l'obligation d'afficher la consommation énergétique de certains biens sur le lieu de leur vente ou de leur location et préciser les méthodes de mesure ;

4° Prescrire l'obligation d'afficher un indicateur de consommation énergétique des équipements de chauffage, de climatisation et de production d'eau chaude sanitaire des logements et locaux à usage tertiaire neufs proposés à la vente ou à la location et préciser les méthodes d'évaluation des consommations conventionnelles.

5° Prescrire l'obligation d'adopter pour les immeubles d'habitation à usage collectif et les immeubles à usage tertiaire, dont le permis de construire a été déposé plus de six mois après la date de publication de la présente loi, des dispositions en matière de construction permettant le choix et le remplacement, à tout moment de la vie du bâtiment, de tout type d'énergie.

Texte adopté par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture

V. Pour répondre aux objectifs de la présente loi, un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles certaines constructions nouvelles devront comporter une quantité minimale de matériaux en bois avant le 1^{er} janvier 2000.

Art. 20.

(Alinéa sans modification)

1° Définir des normes de rendement applicables à certaines catégories d'appareils consommateurs d'énergie ;

2° (Non modifié)

3° (Non modifié)

4° Prescrire l'obligation d'indiquer le montant annuel des frais de chauffage, d'eau chaude et de climatisation des logements ou locaux à usage tertiaire proposés à la vente ou à la location et préciser les méthodes de mesure ;

5° Prescrire l'obligation d'équiper les immeubles d'habitation ou à usage tertiaire dont le permis de construire a été déposé plus de six mois après la date de publication de la présente loi, de dispositifs permettant ...

... d'énergie ;

5° bis (nouveau) Prescrire l'obligation d'entretien périodique des équipements de chauffage, de production d'eau chaude et de climatisation ;

**Texte adopté par le Sénat
en deuxième lecture**

6° Prescrire les conditions dans lesquelles seront limitées, dans un délai de deux ans, ou trois ans pour les stations-service existantes d'un débit inférieur à 1 000 mètres cubes par an, à compter de la publication de la présente loi, les émissions de composés organiques volatils liées au ravitaillement des véhicules dans les stations-service

Art 20 bis (nouveau)

La loi n° 80-531 du 15 juillet 1980 relative aux économies d'énergie et à l'utilisation de la chaleur est ainsi modifiée

II - La première phrase du deuxième alinéa du même article est ainsi rédigée

« Ce classement est prononcé par le représentant de l'Etat dans le département après enquête publique pour une durée déterminée qui ne peut excéder trente ans »

**Texte adopté par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture**

6° Prescrire les conditions dans lesquelles seront limitées, à compter du 31 décembre 1998, les émissions de composés organiques volatils liés au ravitaillement des véhicules dans les stations-service d'un débit supérieur à 3 000 mètres cubes par an

Art 20 bis

(Alinéa sans modification)

I A (nouveau) - Dans le premier alinéa de l'article 1, après les mots « réseaux de distribution de chaleur », sont insérés les mots « et de froid »

I B (nouveau) - Dans le premier alinéa du même article, après les mots « une utilisation rationnelle des ressources énergétiques », sont insérés les mots « et de prévenir, réduire ou supprimer les pollutions atmosphériques de proximité »

I (Non modifié)

II (Alinéa sans modification)

« Ce classement est prononcé par le préfet après...
ans »

III et IV (Non modifiés)

IV bis (nouveau) - Dans le premier alinéa de l'article 7, les mots « ou de tout ensemble d'installations nouvelles » sont remplacés par les mots « ou renouvelée »

IV ter (nouveau) - Le premier alinéa du même article est complété par une phrase ainsi rédigée

« L'obligation de raccordement au réseau visée au présent article vaut obligation d'utiliser la chaleur produite par ce réseau »

V, VI et VII (Non modifiés)

VII bis (nouveau) - A la fin du premier alinéa de l'article 10, les mots « aux articles 7 et 8 » sont remplacés par les mots « à l'article 7 »

**Texte adopté par le Sénat
en deuxième lecture**

Art 21

I (Non modifié)

II - Il est inséré, avant l'article L 8 du code de la route, un article L 8 A ainsi rédigé

« Art L 8 A - 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

« La consommation énergétique des véhicules et leurs méthodes de mesure doivent être affichées sur le lieu de leur vente ou de leur location

« Les véhicules automobiles font l'objet d'une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique. Les véhicules ainsi identifiés peuvent notamment bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées

« Des décrets en Conseil d'Etat déterminent les conditions d'application du présent article »

III - Il est inséré, après l'article L 8 A du code de la route, un article L 8 B ainsi rédigé

« Art L 8 B - Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, sous réserve des contraintes liées aux nécessités 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 utilisent des véhicules fonctionnant à l'aide de carburants dont le taux minimum d'oxygène a été relevé ou, lors du renouvellement de leur parc automobile acquièrent des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel

**Texte adopté par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture**

Art 21

VIII (Non modifié)

II (Alinea sans modification)

« Art L 8 A - Les véhicules

d'énergie, la création de déchets non valorisables, les émissions

publique

(Alinea sans modification)

(Alinea sans modification)

(Alinea sans modification)

III - (Alinea sans modification)

« Art L 8 B - Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi n° du précitée, sous réserve des contraintes liées aux nécessités du service, l'Etat et ses établissements publics administratifs, les établissements publics à caractère industriel et commercial et les entreprises nationales n'appartenant pas au secteur concurrentiel ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement une flotte de plus de vingt véhicules et lors du renouvellement de leur parc automobile, acquièrent ou utilisent, dans la proportion minimale de 20% des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel. Cette mesure s'applique à l'ensemble des véhicules desdits parcs automobiles à l'exception de ceux dont le poids total autorisé excède 3,5 tonnes

**Texte adopté par le Sénat
en deuxième lecture**

« Un décret précise les conditions d'application du présent article »

TITRE VII

DISPOSITIONS FINANCIÈRES ET FISCALES

Art 23 bis

A compter du 1^{er} janvier 1997, les exploitants de réseaux de transport public en commun de voyageurs faisant équiper leurs véhicules, mis en circulation entre le 1^{er} janvier 1991 et le 1^{er} juillet 1996, de systèmes permettant de réduire les émissions polluantes bénéficient d'un remboursement du coût de cet équipement à hauteur de la moitié de son prix d'acquisition et dans la limite de 8 000 F par véhicule. Les systèmes ouvrant droit à remboursement doivent être agréés par arrêté conjoint du ministre chargé du budget, du ministre chargé des transports et du ministre de l'environnement

Art 25

Supprimé

**Texte adopté par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture**

« Un décret en Conseil d'Etat précise article »

IV (nouveau) L'article 25 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, est complété par un alinéa ainsi rédigé

« 1) L'installation ou la modification d'un réseau de distribution d'électricité public destiné à alimenter en courant électrique les emplacements de stationnement des véhicules notamment pour permettre la charge des accumulateurs de véhicules électriques »

TITRE VII

DISPOSITIONS FINANCIÈRES ET FISCALES

Art 23 bis

A compter

véhicules de transport en commun, mis en circulation

transport en commun Les systèmes

véhicule de l'environnement

Art 25

1 - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 F bis ainsi rédigé

« Art 1599 F bis - Le conseil général peut, sur délibération, exonérer de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur les véhicules qui fonctionnent, exclusivement ou non, au moyen de l'énergie électrique du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié

Texte adopté par le Sénat
en deuxième lecture

Art 26
Supprimé

Texte adopté par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture

« La délibération prend effet dans le délai prévu à l'article 1599 H »

Il - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 nomies A ainsi rédigé

« Art 1599 nomies A - L'Assemblée de Corse peut, sur délibération, exonérer de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur les véhicules qui fonctionnent, exclusivement ou non 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 »

Art 26

Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 octodécies A ainsi rédigé

« Art 1599 octodécies 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, exclusivement ou non, au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié »

Art 27 bis (nouveau)

Il est inséré, après la première phrase du premier alinéa de l'article 39 AC du code général des impôts, une phrase ainsi rédigée

« En outre, les cyclomoteurs acquis à l'état neuf à compter du 1er janvier 1997 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 »

Texte adopté par le Sénat
en deuxième lecture

Texte adopté par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture

TITRE VIII

TITRE VIII

CONTRÔLES ET SANCTIONS

CONTRÔLES ET SANCTIONS

TITRE IX

TITRE IX

DISPOSITIONS DIVERSES

DISPOSITIONS DIVERSES

Art 37 bis (nouveau)

L'article 10 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« En outre, le comité étudie les différents aspects de la pollution atmosphérique et de ses effets sur l'environnement et la santé, avec le concours des organismes agréés chargés de la surveillance de la qualité de l'air prévus à l'article 34 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie »

Art 39 (nouveau)

I - Au premier alinéa de l'article 7 de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 précitée, après les mots « prescriptions techniques visant », la fin de la première phrase est ainsi rédigée « l'ensemble des installations soumises aux dispositions de la présente loi ou certaines catégories d'entre elles »

II - Les prescriptions techniques fixées par l'arrêté ministériel du 1er mars 1993 relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux rejets de toute nature des installations classées demeurent applicables tant que le ministre chargé des installations classées n'exerce pas les compétences que lui confère l'article 7 précité

**Texte adopté par le Sénat
en deuxième lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale
en deuxième lecture**

Art 40 (nouveau)

L'article L 2243-3 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié

1° Dans la première phrase du premier alinéa, les mots « deux ans » sont remplacés par les mots « six mois » ,

2° Dans le deuxième alinéa et la seconde phrase du dernier alinéa, les mots « de deux ans » sont supprimés