

N° 32

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1996-1997

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 16 octobre 1996.

## RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur  
le projet de loi, MODIFIÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, sur l'air et  
l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Par M. Philippe FRANÇOIS.

Sénateur.

---

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

Voir les numéros :

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

Deuxième lecture : 435 (1995-1996) et 36 (1996-1997).

Assemblée nationale (10ème législ.) : Première lecture : 2817, 2835, 2849 et T.A. 557.



## SOMMAIRE

<b>EXPOSÉ GÉNÉRAL</b> .....	5
<b>I. LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE</b> .....	6
<b>A. LES DISPOSITIONS RELATIVES AUX RÉSEAUX DE SURVEILLANCE ET AUX DOCUMENTS DE PLANIFICATION</b> .....	6
<b>B. LES APPORTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN CE QUI CONCERNE LES MESURES TECHNIQUES NATIONALES</b> .....	7
<b>C. LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU DISPOSITIF FISCAL</b> .....	9
<b>II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION</b> .....	11
<b>III. L'EXAMEN DU PROJET DE LOI PAR LA COMMISSION</b> .....	12
<b>EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	17
<b>TITRE PREMIER - SURVEILLANCE, INFORMATION, OBJECTIFS DE QUALITÉ DE L'AIR, SEUILS D'ALERTE ET VALEURS LIMITES</b> .....	17
• <i>Article premier</i> - Objectifs de la loi.....	17
• <i>Article 2</i> - Définition de la pollution atmosphérique.....	18
• <i>Article 3</i> - Organisation de la surveillance de la qualité de l'air.....	20
• <i>Article 4</i> - Droit à l'information.....	22
• <i>Article 5</i> - Conditions d'application du titre premier.....	24
<b>TITRE II - PLANS RÉGIONAUX POUR LA QUALITÉ DE L'AIR</b> .....	25
• <i>Article 6</i> - Définition et contenu du plan régional.....	25
• <i>Article 7</i> - Modalités d'élaboration et d'adoption du plan régional.....	26
<b>TITRE III - PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE</b> .....	27
• <i>Article 9</i> - Champ d'application et procédure d'élaboration des plans de protection de l'atmosphère.....	27
• <i>Article 10</i> - Contenu du plan de protection de l'atmosphère.....	28
• <i>Article 11 bis</i> - Décret d'application.....	29
<b>TITRE III BIS - MESURES D'URGENCE (DIVISION ET INTITULÉ NOUVEAU)</b> .....	29
• <i>Article 12</i> - Mesures prises dans le cadre de la procédure d'alerte.....	30
• <i>Article 13</i> - Conditions d'application.....	31
• <i>Article 13 bis nouveau</i> - Gratuité des transports en commun.....	31
<b>TITRE IV - PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS</b> .....	34
• <i>Article 14</i> - Régime juridique des plans de déplacements urbains.....	34
• <i>Article 28 de la LOTI</i> .....	34
• <i>Article 28-1 de la LOTI</i> .....	35
• <i>Article 28-2 de la LOTI</i> .....	37
• <i>Article 28-3 de la LOTI</i> .....	38

<b>TITRE V - URBANISME ET ENVIRONNEMENT</b> .....	39
• <i>Article 16 - Prise en compte de l'environnement dans les choix d'infrastructure de transport Article 14 de la LOTI</i> .....	39
• <i>Article 17 - Coordinations de diverses dispositions du code de l'urbanisme</i> .....	40
• <i>Article 17 bis (nouveau) - Préservation de la santé humaine</i> .....	41
• <i>Article 18 - Contenu des études d'impact</i> .....	42
<b>TITRE VI - MESURES TECHNIQUES NATIONALES DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ET D'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE (nouvel intitulé)</b> .....	43
• <i>Article 19 - Mesures destinées à réduire la consommation d'énergie et à prévenir les émissions de substances polluantes - Incorporation d'un taux minimal d'oxygène dans les carburants et combustibles liquides - Teneur maximale des carburants en divers produits polluants ou toxiques</i> .....	43
• <i>Article 19 bis - Encouragement au développement des véhicules électriques et à l'utilisation de gazoles spécifiques</i> .....	48
• <i>Article 20 - Prescriptions pouvant être imposées par les autorités administratives</i> .....	49
• <i>Article 21 - Règles concernant les véhicules et leurs équipements</i> .....	52
<b>TITRE VII - DISPOSITIONS FINANCIÈRES ET FISCALES</b> .....	54
• <i>Article 22 - Objectifs de la fiscalité des énergies fossiles et financement de la surveillance de la qualité de l'air</i> .....	54
• <i>Article 23 bis - Aide aux exploitants de réseaux de transports en commun</i> .....	55
• <i>Article 24 - Exonération de la taxe sur les véhicules de société pour les véhicules électriques ou peu polluants</i> .....	56
• <i>Article 25 - Faculté d'exonération de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur dite « vignette automobile »</i> .....	57
• <i>Article 26 - Faculté d'exonération de la taxe proportionnelle sur les certificats d'immatriculation des véhicules automobiles dite « carte grise »</i> .....	58
<b>TITRE VIII - CONTRÔLES ET SANCTIONS</b> .....	59
• <i>Article 28-A - Clarification du champ de compétences du titre VIII</i> .....	59
• <i>Article 29 bis - Pouvoirs de consignation</i> .....	59
• <i>Article 33 - Sanctions administratives</i> .....	60
• <i>Article 34 - Sanctions pénales</i> .....	61
• <i>Article 37 - Coordinations diverses</i> .....	62
• <i>Article 38 - Mesures d'application et dispositions transitoires</i> .....	62
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	65

## EXPOSÉ GÉNÉRAL

Mesdames, Messieurs,

L'Assemblée nationale a débattu, du 12 au 14 juin dernier, du projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie qu'elle a adopté, comme le Sénat le 24 mai dernier, à l'unanimité, les groupes socialistes et communiste s'abstenant.

Si des modifications et des ajouts nombreux ont été apportés au texte voté par le Sénat en première lecture, l'Assemblée nationale n'a pas, pour autant, bouleversé l'économie générale du dispositif adopté par la Haute Assemblée dont les apports ont été, soit approuvés sans modification, soit améliorés.

L'Assemblée nationale a ainsi modifié la rédaction de l'article premier répondant ainsi aux interrogations nombreuses exprimées par le Sénat lors de la première lecture à propos de la portée juridique de l'affirmation du droit de chacun à respirer un air pur, et des risques de contentieux que la mise en oeuvre de ce droit ne manquerait pas de susciter. Lors des débats à l'Assemblée nationale, et sur la proposition de M. Pierre Mazeaud, les députés ont adopté une nouvelle rédaction de l'article premier qui reprend les principales dispositions de la version initiale, en supprimant l'affirmation du droit de chacun à respirer un air pur, tout en énumérant les personnes responsables, au premier rang desquelles l'État, de la mise en oeuvre d'une politique garantissant pour chacun l'usage d'un air qui ne nuise pas à sa santé.

L'Assemblée nationale a repris le contenu de l'article 2 définissant ce qu'il faut entendre par pollution atmosphérique, mais en adoptant une rédaction plus synthétique, et en supprimant le renvoi à un décret en Conseil d'Etat définissant la liste des substances polluantes. En revanche, à l'article 3 du projet de loi, il est prévu qu'un décret fixe la liste des substances dont le rejet dans l'atmosphère contribue à une dégradation de la qualité de l'air.

## **I. LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE**

### **A. LES DISPOSITIONS RELATIVES AUX RÉSEAUX DE SURVEILLANCE ET AUX DOCUMENTS DE PLANIFICATION**

A propos des dispositions relatives aux objectifs et aux modalités de mise en place des réseaux de surveillance de la qualité de l'air, qui devront, d'ici à l'an 2000, assurer la couverture de l'ensemble du territoire, ainsi que de celles mettant en oeuvre le droit de chacun à être informé sur la qualité de l'air, qui relève de la responsabilité de l'État en cas de forte pollution (**articles 3, 4 et 5**), l'Assemblée nationale a repris également le contenu du dispositif adopté par le Sénat en le complétant par des éléments faisant référence à des objectifs de santé publique et précisant les conditions d'agrément des réseaux.

En ce qui concerne le volet du projet de loi mettant en place des outils de planification déconcentrés, l'Assemblée nationale a adopté le principe des trois documents, prévus dans le projet de loi tel qu'il ressortait des travaux du Sénat.

- A propos du plan régional pour la qualité de l'air, outil de planification et de concertation, elle a confirmé le vote du Sénat qui le rendait obligatoire (**articles 6 et 7**).

- L'Assemblée nationale a également adopté le plan de protection de l'atmosphère obligatoire dans les agglomérations de plus de 250.000 habitants et les zones où les concentrations de substances surveillées dépassent les valeurs limites de qualité de l'air ; élaboré par le préfet, le plan sera soumis à enquête publique et précisera les mesures à mettre en oeuvre à la fois pour améliorer la prévention de la pollution atmosphérique et organiser la « gestion des pointes de pollution » (**articles 9 et 10**). **L'article 11 bis nouveau** est un article de coordination technique.

● En ce qui concerne les mesures modifiant les plans de déplacement urbains créés par la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), l'Assemblée nationale les a rendu obligatoires dans toutes les agglomérations de plus de 100.000 habitants alors que le Sénat avait retenu le seuil de 250.000 habitants fixé dans le projet de loi. De plus, l'Assemblée a renforcé les objectifs et les prescriptions des plans de déplacement urbains, notamment en ce qui concerne le partage de la voirie et l'encouragement des modes de déplacement les moins polluants, et soumis le projet de plan à enquête publique (**article 14**).

● Enfin, dans le cadre des procédures d'alerte mises en place pour gérer les pointes de pollution, l'Assemblée nationale a adopté le dispositif voté par le Sénat (**article 12**) mais en y insérant une disposition, à l'impact médiatique fort, qui prévoit la gratuité de l'accès aux transports en commun pendant ces points de pollution (**article 13 bis nouveau**). La suppression de l'**article 13** est une mesure de coordination.

L'Assemblée nationale a adopté quasiment sans modification, les dispositions du projet de loi relatives aux contrôles et sanctions sous réserve d'une précision à l'**article 33** visant à ne pas donner d'effets suspensifs à toute opposition à un état exécutoire pris en application d'une mesure de consignation ordonnée par le préfet, et d'un amendement portant à 50.000 francs d'amende et six mois d'emprisonnement la sanction applicable au délit d'entrave à l'exercice d'un contrôle (**article 34**).

## ***B. LES APPORTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN CE QUI CONCERNE LES MESURES TECHNIQUES NATIONALES***

A propos du deuxième volet du projet de loi tendant à réglementer les sources de pollution, l'Assemblée nationale a considérablement élargi le champ d'application des mesures techniques nationales prises par le pouvoir réglementaire.

- Ces dernières, pour prévenir des consommations d'énergies excessives et lutter contre les émissions de substances polluantes, peuvent élaborer des normes et spécifications qui s'appliqueront aux objets mobiliers mais également aux biens immobiliers (**article 19**, paragraphes I et II).

- En ce qui concerne l'obligation d'incorporer un taux minimal d'oxygène dans les carburants, complétée par un vote du Sénat imposant la reformulation des carburants, l'Assemblée nationale a retenu le dispositif adopté par le Sénat, mais en proposant qu'un seul décret en Conseil d'État fixe l'ensemble de ces mesures d'ici à l'an 2000 (**article 19**, paragraphes III et IV).

- Par ailleurs, dans le cadre de la réduction des émissions des gaz à effet de serre, l'Assemblée nationale a prescrit l'obligation d'incorporer dans l'ensemble des constructions une quantité minimale de matériaux en bois avant le 1er janvier 2000 (**article 19**, paragraphe V).

- Enfin, l'Assemblée nationale a considérablement élargi et renforcé le champ d'application d'une disposition votée par le Sénat, incitant l'État et les collectivités locales à utiliser des biocarburants et lors du renouvellement de leur parc automobile à acquérir des véhicules propulsés par des carburants propres ou de l'électricité (**suppression de l'article 19 bis**). Cette obligation s'impose désormais à toute personne gérant un parc de plus de 50 véhicules et le taux de remplacement par des véhicules « propres » est fixé à 20 % minimum (**article 21**, paragraphe III).

- De même en ce qui concerne, les dispositions imposant l'affichage des consommations énergétiques, le texte adopté par l'Assemblée nationale l'étend au secteur tertiaire et inclut les dépenses de climatisation (**article 20**, 4°). Cette modification nous permet de nous interroger sur la mise en oeuvre de ce principe de transparence, auquel la commission souscrit pleinement, mais qui, de l'avis des professionnels, présente de graves difficultés d'application.

- En outre, pour réduire la consommation d'énergie et pour favoriser l'utilisation de l'énergie la moins polluante, l'Assemblée nationale a prescrit



l'équipement des immeubles neufs en conduits de fumée ainsi que leur raccordement obligatoire aux réseaux de chaleur et de froid (**article 20, 5°**).

### ***C. LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU DISPOSITIF FISCAL***

Dans le troisième volet du projet de loi relatif aux mesures d'incitation financière et fiscale en faveur des véhicules et des carburants propres, l'Assemblée nationale a adopté les quatre mesures votées par le Sénat permettant :

- d'une part un remboursement plafonné de la taxe intérieure sur les produits pétroliers pour les taxis et les exploitants de transports en commun utilisant des véhicules propulsés par des carburants « propres » ou de l'électricité (**article 23**) ;

- d'autre part, d'offrir aux exploitants de réseaux de transports publics en commun de voyageurs le remboursement partiel des équipements permettant de réduire les émissions de leurs véhicules mis en service entre 1991 et 1996 (**article 23 bis**) ; néanmoins l'Assemblée nationale a restreint le champ d'application de ce dispositif aux seuls autobus.

- L'exonération en tout ou partie de la taxe sur les véhicules de sociétés sur les véhicules propulsés par des carburants « propres » ou de l'électricité (**article 24**).

- Enfin, le dispositif de l'amortissement exceptionnel prévu pour les véhicules électriques acquis entre 1991 et 1999 est étendu aux véhicules fonctionnant exclusivement au GNV ou au GPL ainsi qu'aux accumulateurs nécessaires au fonctionnement des véhicules électriques (**article 27**).

En revanche, l'Assemblée nationale a rétabli les deux articles du projet de loi qui ouvrent aux conseils régionaux et généraux la faculté

d'exonérer de la vignette et de la taxe sur les immatriculations, les véhicules utilisant des carburants « propres » en fonctionnant au moyen de l'énergie électrique. Le Sénat avait supprimé ces deux articles en dénonçant le transfert de charges non compensé qui en résultait pour les collectivités locales.

● Remboursement plafonné du système permettant aux taxis de fonctionner au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel).

Le rappel de ces dispositions fiscales nous permet d'analyser le dispositif de la proposition de loi n° 489 tendant à améliorer la qualité de l'air par le remboursement à tout propriétaire de taxi du coût d'achat et d'installation de l'équipement permettant à leur véhicule de fonctionner au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel véhicules, présentée par MM. Bertrand Delanoë, Claude Estier, Michel Charzat et Mme Danièle Pourtaud.

Le dispositif proposé autorise le remboursement à tout propriétaire de taxi du coût d'achat et d'installation du « kit » permettant à leur véhicule de fonctionner en bi-carburant GPL ou GNV. Ce remboursement serait plafonné à 10.000 francs par véhicule et les systèmes assurant droit au remboursement seraient soumis à agrément.

Les auteurs de la proposition de loi insistent sur l'intérêt immédiat d'une telle mesure puisqu'il concerne le parc existant des véhicules, dont le renouvellement intégral n'interviendra que dans une dizaine d'années. Le dispositif concerne les taxis qui participent très largement à la circulation en milieu urbain ; en les incitant à utiliser des carburants propres, on peut penser que l'effet sur la pollution atmosphérique des villes sera réel.

On ne peut qu'être favorable au principe général d'un tel dispositif mais son examen plus attentif fait apparaître plusieurs incohérences qui le rendent peu attractif.

Contrairement à ce qui est indiqué dans l'exposé des motifs, ce dispositif ne saurait être d'application immédiate pour l'ensemble du parc des taxis puisque la quasi totalité des taxis français sont des véhicules diesel, alors que le kit GPL ne s'applique qu'aux véhicules à essence. La mesure ne peut donc s'appliquer au mieux qu'au fur et à mesure du renouvellement du parc, encore que cette mesure, compte tenu de sa rédaction, équiper le kit sur les véhicules déjà en service ne serait sans doute pas applicable au cas de l'achat direct d'un véhicule bimode qui devrait être prochainement proposé par des constructeurs.

Par ailleurs, du fait du remboursement de la TIPP aux chauffeurs de taxis, ceux-ci payent de facto leur carburant hors taxes. L'argument consistant à dire que le GPL est le carburant le moins cher à la pompe devient alors inopérant puisque le prix hors taxes du GPL est de l'ordre de 1,80 franc contre 1,10 franc pour le gazole. Le surcoût annuel du carburant d'un taxi fonctionnant au GPL par rapport à un taxi fonctionnant au gazole est donc de l'ordre  $(60.000 \text{ km/an}) \times (8 \text{ l}/100 \text{ km}) \times (1,80 - 1,10 \text{ franc}) = 3.500 \text{ francs}$ <sup>1</sup>.

Il est impossible de peser de manière ponctuelle sur le choix des taxis en ce qui concerne leurs véhicules tant qu'ils paieront des carburants détaxés, car le GPL ne peut être compétitif sauf à bénéficier de subventions massives. La véritable solution globale consisterait à supprimer la détaxe en la compensant, soit par une augmentation du prix de la course, soit par des aides forfaitaires directes. Il n'est donc pas raisonnable de proposer l'adoption du dispositif visé par la proposition de loi.

En ce qui concerne les mesures transitoires ou relatives au champ d'application, l'Assemblée nationale, en dehors de précisions de forme, a peu modifié le texte adopté par le Sénat, sauf à l'article 38, paragraphe IV, en étendant, contre l'avis du Gouvernement, le champ d'application de la loi aux objets et dispositifs conçus pour l'accomplissement des missions de défense nationale.

## II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Tel qu'il a été modifié par l'Assemblée nationale en première lecture, le présent projet de loi n'a pas appelé d'observations majeures de la part de votre commission, qui vous proposera, en conséquence, des amendements visant, pour l'essentiel, à lui apporter des précisions et des améliorations rédactionnelles. La commission entend ainsi réaffirmer son soutien au dispositif du projet de loi qui prend en compte la dimension sanitaire de la pollution atmosphérique, et tend à diminuer les effets négatifs de cette pollution sur la santé humaine.

En revanche, sur certaines des nouvelles dispositions introduites par l'Assemblée nationale notamment celles relatives aux mesures techniques

---

<sup>1</sup>  $(60.000 \text{ km/an}) \times (8 \text{ l}/100 \text{ km}) \times (1,80 - 1,10 \text{ franc}) = 3.500 \text{ francs}$

nationales ou formulant des prescriptions incitatives, ou encore reprenant des dispositions fiscales repoussées par le Sénat, votre commission vous proposera soit des modifications de fond, soit d'en revenir au texte adopté par la Haute Assemblée en première lecture.

Trois principes ont guidé sa réflexion et justifient les modifications proposées :

- ne pas contribuer à travers certaines dispositions, à alourdir les charges qui pèsent sur les collectivités locales et défendre autant que faire se peut le principe de leur libre administration ;

- tout en soutenant le Gouvernement dans sa volonté de promouvoir des moyens efficaces de lutte contre la pollution atmosphérique, veiller à ne pas adopter de mesures dont la charge financière mettrait en péril l'équilibre économique fragile de certains secteurs économiques ;

- enfin, dans le cadre d'une maîtrise renforcée des dépenses publiques affirmée au travers du projet de loi de finances pour 1997, votre commission s'est défendue de vouloir multiplier les avantages fiscaux et a cherché au contraire à cibler des mesures qui soient efficaces, sans peser de manière excessive sur les recettes ou les dépenses publiques.

### **III. L'EXAMEN DU PROJET DE LOI PAR LA COMMISSION**

Réunie le mercredi 16 octobre 1996 pour examiner le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, la commission, à l'issue de l'exposé de M. Philippe François, rapporteur, a procédé à l'examen des articles.

A l'issue de la discussion générale à laquelle ont participé **MM. Philippe François, rapporteur, François Gerbaud, Félix Leyzour, Francis Grignon et Pierre Hérisson**, la commission a procédé à l'examen des articles.

Sur la proposition de son rapporteur, la commission a adopté à l'article 2 (définition de la pollution atmosphérique), un amendement rédactionnel précisant les objectifs de la politique de lutte contre la pollution atmosphérique.

A l'article 3 (organisation de la surveillance de la qualité de l'air), la commission a adopté quatre amendements :

- le premier précise que la participation des collectivités locales se fait dans le respect de leur libre administration, **M. Félix Leyzour** s'étant inquiété de la portée limitée de ce principe ;

- après une discussion à laquelle ont participé **MM. François Gerbaud, Pierre Hérisson et Félix Leyzour**, sur l'objectif de santé publique défendu à travers le projet de loi, la commission a adopté un amendement qui écarte la surveillance des paramètres de santé publique des tâches des réseaux de surveillance, pour recentrer leur activité sur le contrôle des substances de nature à dégrader la qualité de l'air ;

- la commission a adopté un troisième amendement reportant au 31 mars la date d'entrée en vigueur de l'article ;

- enfin, un amendement confirmant la validité des agréments délivrés en application de la législation sur les installations classées.

A l'article 4 (droit à l'information), la commission a adopté, sur proposition de son rapporteur, un amendement rédactionnel.

A l'article 7 (modalités d'élaboration et d'adoption du plan régional), la commission a adopté un amendement affirmant le caractère quinquennal de la révision éventuelle du plan régional.

A l'article 9 (champ d'application et procédure d'élaboration des plans de protection de l'atmosphère), la commission a adopté trois amendements proposés par le rapporteur : un amendement rédactionnel, un amendement sur le champ d'application et un amendement précisant quels sont les établissements de coopération intercommunale consultés.

A l'article 10 (contenu de plan de protection de l'atmosphère), la commission a adopté, sur proposition de son rapporteur, un amendement précisant la rédaction de l'article.

A l'article 13 bis (gratuité des transports en commun), après un large débat, auquel ont participé **M. Philippe François, rapporteur, MM. François Gerbaud, Pierre Hérisson, Hilaire Flandre, Dominique Braye, Michel Souplet, Francis Grignon, Louis Moinard, Gérard César et Aubert Garcia**, la commission a adopté, à titre conservatoire, un amendement de suppression, après avoir souligné les très grandes difficultés d'application du dispositif proposé ; l'augmentation indirecte qu'il entraînerait pour les finances locales, et pour les entreprises au titre du versement transport, et l'inégalité de traitement qu'il instituerait entre les usagers détenteurs d'abonnements de transports, et les usagers occasionnels qui seuls profiteraient de la gratuité.

A l'article 14 (plans de déplacements urbains), après avoir entendu **M. Pierre Hérisson** s'interroger sur la légitimité du rôle des autorités organisatrices de transport non élues, dans l'élaboration des plans de déplacements urbains, la commission a adopté cinq amendements, :

- le premier complète l'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports, en prévoyant une étude financière des mesures préconisées par le plan de déplacements urbains ;

- le deuxième précise le champ d'application de l'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports ;

- le troisième supprime à l'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 l'obligation, dans les nouvelles zones d'aménagement concerté, de réserver 50 % de la voirie pour les transports collectifs et les modes de transport les moins polluants ;

- le quatrième précise à l'article 28-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 le rythme de révision des plans :

- enfin, elle a adopté un amendement rectifiant une erreur matérielle à l'article 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982.

A l'article 16 (prise en compte de l'environnement dans les choix d'infrastructures de transport), après un échange de vues entre **MM. William Chervy, Félix Leyzour et Dominique Braye**, la commission a adopté un amendement supprimant l'obligation d'analyser dans les études qui accompagnent les projets d'infrastructure les effets de ces derniers sur la santé.

A l'article 17 (coordination de diverses dispositions du code de l'urbanisme), la commission a adopté un amendement rectifiant une erreur matérielle.

A l'article 17 bis (préservation de la santé humaine), la commission, considérant que l'objectif de développement durable incluait la préservation de la santé humaine, a adopté, sur proposition du rapporteur, un amendement de suppression.

A l'article 18 (contenu des études d'impact), elle a adopté un amendement supprimant la création d'une procédure d'agrément pour les bureaux d'étude.

A l'article 19 (mesures destinées à réduire la consommation d'énergie et à prévenir les émissions de substances polluantes), outre quatre amendements rédactionnels, la commission a adopté un amendement

prévoyant l'adoption de deux décrets, l'un sur l'incorporation d'un taux minimal d'oxygène dans les carburants et l'autre sur la « reformulation » de ces carburants d'ici à l'an 2000.

A l'article 20 (prescriptions pouvant être imposées par l'autorité administrative), à l'issue d'un débat auquel ont participé **MM. Philippe François, rapporteur, Aubert Garcia, Pierre Hérisson, Francis Grignon et Gérard César**, la commission a adopté deux amendements. Le premier, limite aux locaux neufs l'obligation d'afficher un indicateur de consommation énergétique et le second restreint aux seuls immeubles d'habitation à usage collectif ou à usage tertiaire l'obligation de prévoir des dispositions en matière de construction permettant le libre choix en matière d'énergie et supprimant l'obligation de raccordement aux réseaux de chaleur.

A l'article 21 (règles concernant les véhicules et leurs équipements), la commission a adopté un amendement concernant les flottes publiques captives qui, dans un délai de deux ans et dans des conditions fixées par décret, devront utiliser des carburants enrichis en oxygène ou intégrer progressivement des véhicules propres.

La commission a ensuite adopté des amendements de suppression de l'article 25 (faculté d'exonération de la vignette automobile) et de l'article 26 (faculté d'exonération de la carte grise), en raison de l'absence de compensation de l'Etat aux collectivités locales.

A l'article 34 (sanctions pénales), et par coordination avec l'amendement adopté à l'article 2, la commission a adopté un amendement rédactionnel sur la définition du délit de pollution.

A l'article 38 (mesures d'application et dispositions transitoires), la commission a adopté un amendement rétablissant un régime dérogatoire pour le secteur de la défense.

La commission a ensuite **adopté l'ensemble du projet de loi ainsi modifié.**





## **EXAMEN DES ARTICLES**

### **TITRE PREMIER -**

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

#### *Article premier -*

#### **Objectifs de la loi**

Par les principes qu'il énonce, l'article premier constitue en quelque sorte le préambule du projet de loi. Son contenu aurait soulevé sans doute moins de polémiques s'il avait été placé dans l'exposé des motifs.

Lors de la discussion en première lecture au Sénat, beaucoup de parlementaires, à commencer par les membres de votre commission, s'étaient inquiété des risques évidents de contentieux que l'affirmation, à l'article premier du projet de loi, du droit pour chacun à respirer un air pur n'allait pas manquer d'entraîner.

A l'Assemblée nationale, un débat identique s'est ouvert, et grâce à l'argumentation très pertinente développée par M. Pierre Mazeaud, les députés ont adopté sa proposition d'amendement qui reprend pour l'essentiel le contenu de l'article premier tout en apportant des précisions indispensables.

- L'objet du projet de loi n'est plus l'affirmation du droit de chacun à respirer un air pur mais la reconnaissance d'une politique dont l'objectif est la mise en oeuvre du droit à chacun à respirer un air pur.

- La définition et l'application de cette politique incombe à l'État, aux collectivités territoriales, ainsi qu'aux personnes privées, chacun dans son domaine de compétence et dans les limites de sa responsabilité.

- La dernière phrase de cet alinéa, qui résultait de l'adoption par le Sénat d'un amendement du groupe socialiste, et faisait application des principes de précaution, de pollueur-payeur et de correction des atteintes à l'environnement, n'a pas été retenue dans la rédaction votée à l'Assemblée nationale. Il a été défendu que l'application de ces principes, notamment celui du pollueur-payeur, résulte du principe général du droit de la responsabilité civile posé par l'article 1382 du code civil. De plus, la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a explicité le contenu de ces principes à l'article L.200-1 du code rural, et il n'est donc pas nécessaire, à l'occasion de chaque loi spécifique, de réaffirmer l'existence de ces principes généraux.

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

## *Article 2 -*

### **Définition de la pollution atmosphérique**

La définition de la pollution atmosphérique proposée à l'article 2 se voulait exhaustive et établissait une distinction entre les pollutions de proximité, les pollutions diffuses transfrontières dans les basses couches de l'atmosphère, la pollution par l'ozone et enfin, les pollutions influant sur les changements climatiques.

L'Assemblée nationale a jugé cette énumération à la fois trop détaillée et incomplète et a adopté, sur proposition de la commission de la

production et des échanges, une rédaction de l'article 2 qui reprend les définitions arrêtées par l'OCDE et l'Union européenne.

Prenant acte de ce souci de synthèse, votre commission vous propose une rédaction de l'article, qui tout en reprenant l'essentiel du dispositif adopté par l'Assemblée nationale atténuée, voire supprime, l'impact de certaines mentions trop ambiguës ou générales.

- Par cohérence, avec la rédaction de l'article premier qui fait de la politique de prévention des pollutions atmosphériques l'objectif du projet de loi, l'article 2 doit définir le contenu de cette politique qui a pour objet de prévenir, supprimer ou limiter l'introduction par l'homme de substances polluantes. Une telle formule s'inspire de l'article premier de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.

La définition du délit de pollution prendrait alors place à l'article 34 du projet de loi dans le titre VIII intitulé « contrôles et sanctions ».

- En précisant que les dispositions de la présente loi s'appliquent, dans les domaines où il n'y est pas pourvu, ceci permet de régler le problème des espaces clos, lesquels sont très généralement couverts par d'autres législations en matière de travail, d'hygiène et de sécurité. Les dispositions de la présente loi ne s'appliqueront que de manière résiduelle.

- La notion de « valeurs d'agrément » est particulièrement imprécise ; dans la mesure où ces termes visent en fait les odeurs, il paraît plus cohérent de faire référence aux nuisances olfactives excessives, ce qui aurait aussi pour conséquence heureuse de ne pas encourager les contentieux portant sur des odeurs simplement « incommodantes ». Enfin, les mots « usages légitimes de l'environnement » ont un faible caractère normatif et ils peuvent eux aussi servir de support à bien des contentieux répétitifs ; il conviendrait de ne pas les inclure dans le texte.

**Elle vous demande d'adopter cet article dans la rédaction qu'elle vous soumet.**

### *Article 3 -*

#### **Organisation de la surveillance de la qualité de l'air**

Cet article arrête les modalités d'organisation du système assurant la surveillance de la qualité de l'air. L'Assemblée nationale a adopté ce dispositif en y apportant plusieurs précisions importantes.

● Au premier alinéa qui rappelle que la surveillance de l'air relève de la compétence de l'État, l'Assemblée nationale, après de longs débats, a adopté un amendement précisant que la compétence de l'État pour la surveillance de l'air s'exerçait avec le concours des collectivités territoriales.

- Cette précision est conforme à la réalité dans nombre de réseaux, au financement desquels les collectivités territoriales ont accepté, de leur propre initiative, de participer. Si l'article 3 pose le principe de la compétence exclusive de l'État, on pourrait alors craindre que certaines collectivités territoriales se désengagent.

Néanmoins, l'ajout de l'Assemblée nationale, qui donne à cette participation un caractère obligatoire, constitue in fine un transfert de charges -non compensé- vers les collectivités locales, et ceci n'est pas acceptable. Il conviendrait donc de préciser que cette participation s'exerce dans le respect de leur libre administration et des principes de la décentralisation.

- Dans le premier alinéa de l'article, les députés ont également adopté deux amendements, l'un sur proposition de M. Jean-François Mattéi, rapporteur pour avis, introduisant une dimension de santé publique dans la surveillance de l'air et le second sur proposition de M. Jacques Vernier sous-amendé par le Gouvernement précisant que l'État confie systématiquement à l'Agence de l'environnement et la maîtrise de l'énergie (ADEME) la coordination technique de la surveillance de l'air.

Enfin, il a été précisé, que la définition des objectifs de qualité, seuils d'alerte et valeurs limites sont régulièrement réévalués pour tenir compte des résultats des études épidémiologiques, et qu'ils tiennent compte des valeurs limites et seuils définis par l'Union européenne ou à défaut l'OMS.

- L'Assemblée nationale a adopté ensuite un nouvel alinéa donnant la définition des notions, inscrites dans la loi, d'objectifs de qualité, de seuils d'alerte et de valeurs limites.

- A l'alinéa suivant relatif aux substances considérées comme polluantes qui sont soumises à surveillance, l'Assemblée nationale a adopté un amendement de M. Patrick Trémège prévoyant d'élargir la surveillance aux paramètres de santé publique susceptibles d'être affectés par l'évolution de la qualité de l'air.

On peut légitimement se demander si cette disposition ne va pas alourdir les tâches de surveillance des réseaux, dans des domaines pour lesquels ils ne sont pas compétents, alors qu'il existe des structures spécialisées dans les études épidémiologiques qui surveillent l'évolution de ces paramètres. Cet ajout pourrait porter à confusion, alors même qu'au premier alinéa de l'article, il a déjà été précisé que les réseaux sont chargés de la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé. Il convient donc de le supprimer.

- L'Assemblée nationale a adopté, dans la rédaction du Sénat, l'alinéa suivant qui prévoit la couverture obligatoire du territoire par des réseaux de surveillance selon un échéancier progressif. Elle a inséré à cet endroit du texte une phrase indiquant que les moyens de surveillance sont adaptées aux besoins de chaque zone, qui figurait à l'avant-dernier alinéa de l'article 3 tel qu'adopté par le Sénat.

Compte tenu des retards pris pour l'adoption du présent projet de loi, il convient de décaler de trois mois la première échéance fixée pour la mise en place du dispositif.

- Sur proposition de la commission de la production et des échanges, l'Assemblée nationale a adopté un amendement visant à préciser que les modalités d'application des trois premiers alinéas de l'article 3 seront fixées par décret simple et non par le décret en Conseil d'État prévu à l'article 5.

- L'alinéa suivant officialise le rôle des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air et l'Assemblée nationale a adopté le dispositif voté par le Sénat qui rend obligatoire le recours à ces associations.

A propos de la composition du conseil d'administration desdites associations, elle a exclu, sur proposition de la commission de la production et des échanges, les associations agréées de protection de la santé et précisé, d'une part, que les associations de consommateurs devaient être agréées pour pouvoir y siéger, d'autre part, que les personnalités qualifiées pouvaient le cas échéant faire partie du collège des associations. C'est un décret en Conseil d'État, comme prévu dans le projet de loi initial, qui fixera les modalités d'application de cet alinéa.

● Enfin, l'Assemblée nationale a utilement complété le dernier alinéa sur les conditions d'agrément des matériels et des laboratoires afin d'assurer la cohérence globale des moyens utilisés et des lieux de mesure retenus afin de disposer de données comparatives fiables et en prévoyant les cas de retrait possible de ces agréments. Votre commission vous propose de préciser que les agréments pris en application de la législation sur les installations classées, notamment l'article 40 du décret n° 77-1133 du 21 septembre 1977 pris pour l'application de la loi du 19 juillet 1976 valent agrément du titre de la loi sur l'air.

**Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi modifié.**

#### *Article 4 -*

#### **Droit à l'information**

Cet article consacre le droit à l'information sur la qualité de l'air.

● L'Assemblée nationale a adopté le premier alinéa de l'article qui explicite le principe du droit à l'information et le rend applicable dès la publication de la loi, en précisant, sur proposition du groupe socialiste, que l'État est le garant de l'exercice de ce droit et que l'information diffusée porte également sur les effets de la pollution atmosphérique sur la santé et l'environnement.

● Le deuxième alinéa organise les modalités de la diffusion de l'information et l'Assemblée nationale a adopté cet alinéa dans la rédaction du Sénat, tout en précisant que cette information inclue des prévisions sur la qualité de l'air et en adoptant un amendement du Gouvernement qui prévoit la possibilité pour l'État et non l'obligation de confier aux associations de surveillance, la publication de cette information. On peut rappeler que votre commission en première lecture préférait également s'en tenir à cette possibilité plutôt que de créer une obligation, prenant en considération le cas des associations n'ayant pas les moyens de publier ces informations. Cette faculté est d'ailleurs plus conforme au principe réaffirmé au premier alinéa de l'article selon lequel l'État est garant de l'information sur la qualité de l'air.

● Enfin, l'Assemblée nationale, outre une suppression par coordination du dernier alinéa de cet article, a complété le dispositif relatif à l'inventaire des émissions de substances polluantes et des consommations d'énergie et le rapport sur la qualité de l'air, en indiquant que ce rapport devait intégrer les effets de la qualité de l'air sur la santé et l'environnement et en soumettant l'ensemble de ces documents à l'avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France.

● Dans le quatrième alinéa de cet article relatif aux modalités de l'information, et par coordination avec le vote de l'Assemblée nationale à l'article 12 relatif aux mesures d'urgence, qui reprend l'obligation d'une information immédiate du public par le préfet, il convient ici de supprimer le mot « immédiatement » qui ne convient pas lorsqu'il s'agit d'informer sur des objectifs.

**Votre commission vous propose d'adopter cet article sous réserve de cette précision.**

*Article 5 -*

**Conditions d'application du titre premier**

Cet article renvoie à un décret en Conseil d'Etat pour déterminer les conditions d'application du titre premier, notamment la liste et la carte des communes incluses dans les agglomérations de plus de 250.000 habitants. Ces dispositions ayant été intégrées par l'Assemblée nationale à l'article 3 du projet de loi, il convenait par coordination de supprimer cet article.

**Votre Commission vous propose de confirmer la suppression de cet article.**



## **TITRE II -**

### **PLANS RÉGIONAUX POUR LA QUALITÉ DE L'AIR**

#### *Article 6 -*

#### **Définition et contenu du plan régional**

L'article 6 du projet de loi institue le plan régional pour la qualité de l'air dont l'élaboration est confiée au préfet de région. Lors de l'examen en première lecture, le Sénat lui a donné un caractère obligatoire et l'Assemblée nationale a confirmé ce dispositif.

Elle a seulement précisé que l'évaluation de la qualité de l'air servant de support au plan régional devra en analyser les effets sur la santé publique et sur l'environnement.

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

*Article 7 -*

**Modalités d'élaboration et d'adoption du plan régional**

● Les deux premiers alinéas de l'article précisent la procédure d'élaboration du plan régional. L'Assemblée nationale a ajouté à la liste des autorités saisies pour avis, les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains, et apporté une précision visant le cas particulier de la Corse.

● Les deux alinéas suivants issus d'un amendement sénatorial fixent l'obligation d'une évaluation du plan tous les cinq ans. L'Assemblée nationale, sur proposition de la commission de la production et des échanges, a précisé que l'évaluation ne débouche pas automatiquement sur une révision du plan, si les résultats sont positifs ;

Mais, la rédaction adoptée laisse supposer que dans l'intervalle des cinq ans, cette révision peut s'imposer dès lors que les objectifs de qualité de l'air ne sont pas atteints. Cette seconde obligation ne paraît pas se justifier, car ces objectifs peuvent ne pas être atteints pour des raisons conjoncturelles ou résulter de causes extérieures à la zone concernée et la modification du plan n'aurait alors aucun effet. Il convient de plus d'avoir à l'esprit la lourdeur d'une procédure de révision. Votre commission vous soumet donc cette rédaction pour lever toute ambiguïté.

● Le dernier alinéa de l'article résultait d'un amendement sénatorial, qui précisait les règles de procédures applicables à la région d'Île-de-France. L'Assemblée nationale a adopté cet alinéa sous réserve d'une correction rédactionnelle.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 7 ainsi modifié.**

### **TITRE III -**

## **PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE**

### *Article 9 -*

#### **Champ d'application et procédure d'élaboration des plans de protection de l'atmosphère**

L'article 9 du projet de loi habilite le préfet à élaborer un plan de protection de l'atmosphère et arrête le champ d'application ainsi que la procédure d'élaboration de cet outil préventif.

L'Assemblée nationale a adopté ce dispositif sans lui apporter de modifications majeures.

• Elle a néanmoins élargi le champ d'application de l'article en indiquant que, pour les communes de moins de 250.000 habitants, l'élaboration du plan de protection de l'atmosphère est obligatoire, non seulement lorsque les valeurs limites -c'est-à-dire le niveau maximal de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère- sont dépassées, mais aussi dès qu'elles risquent de l'être.

Votre commission comprend ce souci de prévention mais elle s'interroge sur sa mise en oeuvre. En effet, le pouvoir d'appréciation laissé au préfet est important, tant sur l'existence du risque de dépassement, que sur sa permanence dans le temps, ce qui constitue un facteur d'incertitude. De plus, le mécanisme du plan de protection de l'atmosphère et son contenu juridique ne semblent pas constituer la réponse la plus adaptée lorsque les valeurs limites risquent d'être dépassées. Il convient de signaler, par ailleurs, que le préfet, en application de l'article 12 du projet de loi, est tenu de prendre des mesures d'urgence pour limiter l'ampleur de la pollution dès lors que les seuils d'alerte sont atteints ou risquent de l'être.

En conséquence, elle vous propose de revenir au texte adopté par le Sénat, en première lecture, en apportant une précision rédactionnelle à propos du plan régional de la qualité de l'air.

- La deuxième modification prévoit la consultation de l'ensemble des conseils municipaux concernés, ainsi que celle des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale concernés.

Cette participation en amont des collectivités locales est, a priori, une idée intéressante parce qu'elle permet une meilleure concertation avec l'ensemble des opérateurs concernés. Néanmoins, afin d'éviter les risques d'enlisement et les consultations inutiles, il conviendrait de préciser le délai de consultation et de viser, en plus des conseils municipaux, les seules autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains.

- Enfin, l'Assemblée nationale a adopté le principe d'une révision quinquennale du plan de protection de l'atmosphère, transposant la mesure relative au plan régional de la qualité de l'air prévue à l'article 7.

**Votre commission vous demande d'adopter cet article ainsi amendé.**

#### *Article 10 -*

### **Contenu du plan de protection de l'atmosphère**

Cet article précise les objectifs et la nature des mesures pouvant être mises en oeuvre dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère.

L'Assemblée nationale a adopté cet article sous réserve de modifications rédactionnelles et d'un alinéa supplémentaire, auquel s'est opposé le Gouvernement, qui précise que les objectifs du plan de protection de l'atmosphère sont de ramener la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites dans un certain délai fixé par le plan.

Votre commission vous propose une nouvelle rédaction de cet article, qui en reprend les éléments essentiels dans un ordre plus logique, en présentant d'abord la définition du contenu obligatoire du plan de protection de l'atmosphère puis les mesures facultatives renforçant les prescriptions

nationales qui peuvent être adoptées eu égard aux circonstances locales. Il importe, en effet, de préciser pour quelles raisons le préfet peut renforcer des prescriptions définies au niveau national tant en ce qui concerne les objectifs de qualité de l'air que les mesures techniques permettant d'y parvenir. Enfin, il est précisé que l'adoption des mesures dans le cadre du plan doit tenir compte du principe coût efficacité.

**Elle vous demande d'adopter cet article ainsi amendé.**

*Article 11 bis -*

**Décret d'application**

L'Assemblée nationale a inséré un article additionnel à ce niveau du projet de loi précisant que les modalités d'application du titre III seront fixées par décret en Conseil d'État ; ceci afin de confirmer que les mesures d'urgence prises par le préfet en cas d'alerte à la pollution, et qui sont regroupées dans un titre spécifique du fait du reclassement opéré par l'Assemblée nationale, entreront en vigueur dès la publication de la présente loi.

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

**TITRE III BIS -**

**MESURES D'URGENCE  
(DIVISION ET INTITULÉ NOUVEAU)**

Sur proposition de la commission saisie au fond et la commission saisie pour avis, l'Assemblée nationale a adopté une division nouvelle dans le projet de loi afin de mieux distinguer entre les mesures de prévention à

moyen terme, qui font l'objet des plans de protection de l'atmosphère, rassemblées dans le titre III, et les mesures d'urgences prises par le préfet en cas de pointe de pollution, dont l'application n'est pas subordonnée à l'existence d'un plan de protection de l'atmosphère.

**Votre commission vous demande d'adopter sans modification cette division et son intitulé.**

#### *Article 12 -*

#### **Mesures prises dans le cadre de la procédure d'alerte**

L'article 12 met en place un régime spécifique habilitant le préfet à prendre des mesures réduisant les émissions de substances polluantes lorsque des « pics » de pollution sont constatés. Le préfet se substitue au maire dans l'exercice de son pouvoir de police, car il faut considérer que, dans ces cas de pollution, les mesures à prendre relèvent d'une « *nécessité d'ordre public* ».

L'Assemblée nationale a adopté ce dispositif en précisant deux éléments de la procédure :

- la première mesure consiste à informer le public que les seuils d'alerte sont dépassés ou risquent de l'être, comme prévu à l'article 4 du projet de loi ;

- pour permettre une mise en oeuvre rapide des mesures d'urgence, l'Assemblée nationale, sur proposition de la commission de la production et des échanges, a remplacé la consultation préalable des maires intéressés par leur information préalable. On peut rappeler que l'article 9 du projet de loi a été modifié par l'Assemblée nationale pour soumettre le projet de plan de protection de l'atmosphère élaboré par le préfet aux conseils municipaux, qui auront donc pris connaissance en amont des mesures d'urgence proposées. Au moment de l'alerte, l'information des maires est suffisante.

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

*Article 13 -*

**Conditions d'application**

La suppression de cet article votée par l'Assemblée nationale donne, a posteriori, satisfaction à votre commission qui soulignait qu'il était inutile de préciser qu'un article spécifique d'une loi est d'application immédiate puisque, a priori, un texte de loi est applicable dès sa publication au Journal officiel, sauf dérogation prévue par la loi elle-même qui peut conditionner l'entrée en vigueur de certaines de ses dispositions à l'adoption de décrets d'application ou en reporter l'application à une date ultérieure.

La suppression de cet article confirme donc que l'habilitation donnée au préfet en cas de pic de pollution est d'application immédiate et que sa mise en oeuvre ne dépend pas d'un décret d'application.

**Votre commission vous propose de confirmer la suppression de l'article 13.**

*Article 13 bis nouveau -*

**Gratuité des transports en commun**

Cet article nouveau adopté par l'Assemblée nationale résulte d'un amendement déposé et non défendu par M. Georges Sarre et repris par la commission de la production et des échanges.

Il prévoit qu'en cas de dépassement des seuils de pollution et de déclenchement de la procédure d'alerte, la gratuité des transports est obligatoire dans les agglomérations concrètes.

Le Gouvernement, tout d'abord hostile à l'adoption d'une telle mesure en raison de l'alourdissement des charges qui en résulterait pour les collectivités locales, a demandé une seconde délibération de l'article 13 bis pour supprimer le gage attaché à cette mesure. Ce revirement veut marquer l'intérêt porté à cette disposition et signifie que l'État, lorsqu'il sera impliqué, prendra à sa charge sur le budget général le coût correspondant.

Cette disposition, si généreuse soit-elle, soulève à l'examen plus de questions qu'elle n'en résout tant sur sa mise en oeuvre que sur la répartition de son coût financier.

- Plutôt que de favoriser une augmentation de la demande de transports collectifs, il conviendrait d'inciter les autorités responsables à accroître fortement l'offre de transports publics pendant ces épisodes de pollution.

- De plus, le caractère automatique de la mesure de gratuité dès lors que les seuils d'alerte sont dépassés et que le préfet adopte des mesures d'urgence ne paraît pas toujours justifié. Lorsque l'épisode de pollution est imputable à des installations fixes, il ne s'agit pas d'inciter à l'utilisation des transports en commun pour faire baisser les émissions de substances polluantes incriminées. Il faudrait, en tout état de cause, lier la gratuité des transports en commun aux mesures restreignant la liberté de circulation, ce qui apparaîtrait comme une offre alternative ou de remplacement.

- La question du coût de cette mesure et de sa répartition entre les différents acteurs économiques se pose inévitablement et, là encore, la rédaction de l'article 13 bis laisse plusieurs questions sans réponse.

Comme il a été souligné ci-dessus la réponse la plus adéquate pour répondre à un pic de pollution imputable au trafic automobile est d'accroître fortement l'offre de transports publics afin d'offrir une réelle alternative aux automobilistes. Cet accroissement de l'offre a un coût pour les autorités responsables des transports en commun. Il n'est pas raisonnable de leur imposer, en plus, le transport gratuit des voyageurs durant cette période.

- L'application de cette disposition risque de s'appliquer de manière discriminatoire aux usagers des transports publics puisque, selon les explications du rapporteur à l'Assemblée nationale, cette mesure ne concernerait que les usagers n'empruntant pas habituellement les transports collectifs puisque les titulaires d'abonnements ne bénéficieront pas de mesure de remboursement partiel. Cette disposition est logique puisqu'il s'agit d'encourager les non usagers des transports publics à les utiliser et pragmatique car le remboursement partiel d'abonnements est impossible à organiser. Mais outre que le texte de l'article 13 bis ne l'explique pas



clairement, on peut légitimement s'interroger sur la justification de cette inégalité de traitement au regard de la situation respective d'un usager habituel ou non d'un service public de transport.

● En ce qui concerne les autorités responsables des transports qui assumeront le coût financier de cette mesure, force est de constater qu'une fois encore il s'agit d'une charge supplémentaire pour le budget des collectivités locales. Le Gouvernement n'a pas accepté de compenser cette mesure et ce « cadeau » fait aux dépens des collectivités locales vient s'ajouter aux efforts demandés en matière de transports en commun.

● Bien plus la non-compensation de cette mesure induit une discrimination à l'encontre de certaines autorités responsables de transports publics. Comme il a été souligné lors de la seconde délibération de cet article demandée par le Gouvernement, l'État assumera une partie de ce surcoût, lorsqu'il sera en cause, c'est-à-dire dans le cas particulier de Paris, à travers, notamment, sa contribution au fonctionnement de la régie autonome des transports parisiens (RATP).

Mais l'État ne participera pas à la prise en charge de ce surcoût dans les autres agglomérations et cette inégalité de traitement qui se fait au détriment de l'ensemble des collectivités locales autres que Paris paraît difficilement justifiable lorsque l'on sait, dans le cadre de l'aménagement du territoire, les efforts consentis par les collectivités locales pour développer les infrastructures de transport.

**Votre commission vous demande, en conséquence, d'adopter un amendement de suppression de cet article.**

## **TITRE IV -**

### **PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS**

#### *Article 14 -*

#### **Régime juridique des plans de déplacements urbains**

En modifiant la loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, l'article 14 du projet de loi précise le régime juridique des plans de déplacements urbains et les rend obligatoires dans les agglomérations de plus de 250.000 habitants. Il propose une nouvelle rédaction de l'article 28 de la LOTI et y insère trois articles supplémentaires.

#### *Article 28 de la LOTI*

A l'article 28 de la LOTI, l'Assemblée nationale a adopté le premier alinéa de cet article dans la rédaction du Sénat en prévoyant que le plan de déplacements urbains est subordonné au plan régional pour la qualité de l'air si celui-ci existe ; son absence ne dispense donc pas de l'obligation d'élaborer un plan de déplacements urbains.

● Votre commission vous propose de rétablir une disposition importante qui figurait à l'article 28 initial de la LOTI et qui précise que le plan de déplacements urbains doit être accompagné d'une étude portant sur les coûts et les modalités de financement des mesures qu'il contient. Il paraît essentiel que les élus, et le public au moment de l'enquête publique puissent avoir connaissance des éléments financiers du plan de déplacements urbains.

- Au deuxième alinéa de l'article 28 de la LOTI, l'Assemblée nationale, sur proposition de la commission de la production et des échanges et contre l'avis du Gouvernement, a apporté deux modifications importantes.

D'une part, elle a fixé un délai de deux ans à compter de la publication de la loi, pour l'élaboration des plans de déplacements urbains, afin de renforcer le caractère obligatoire de la disposition. Ce délai est renforcé à l'article 28-2 par la reconnaissance du pouvoir de substitution du préfet en cas de carence de l'autorité compétente.

D'autre part, elle étend les plans de déplacements urbains aux agglomérations de plus de 100.000 habitants.

Compte tenu des avis recueillis par votre rapporteur, l'abaissement de ce seuil ne soulève pas de difficultés particulières, ce qui montre à l'évidence le regain d'intérêt que les collectivités locales trouvent à ce dispositif.

Votre commission vous propose de préciser que le territoire sur lequel s'appliquera le plan de déplacements urbains sera le périmètre de transports urbains défini à l'article 27 de la LOTI, comportant plus de 100.000 habitants. Ce périmètre détermine l'aire géographique d'intervention des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains.

#### *Article 28-1 de la LOTI*

A l'article 28-1 de la LOTI qui précise les orientations des plans de déplacements urbains, l'Assemblée nationale a apporté un certain nombre de modifications d'inégale importance.

- Elle a inscrit la diminution du trafic automobile parmi les objectifs des plans de déplacements urbains.

- Contre l'avis de la commission de la production et des échanges et du Gouvernement, elle a complété, sur proposition de M. Patrick Trémège, le paragraphe relatif aux moyens de déplacements économes et les moins polluants, en imposant que, dans les nouvelles zones d'aménagement concerté, au moins 50 % de la future voirie publique leur soit réservé.

Cette rédaction soulève beaucoup de critiques car elle impose de façon uniforme une règle qui ne répond pas à la diversité des situations locales, et qui prive les agglomérations de tout pouvoir d'appréciation. Ainsi, la référence aux zones d'aménagement concerté (ZAC) recouvre les situations les plus diverses, et il ne peut être question de soumettre aux mêmes prescriptions légales, une ZAC située en hypercentre, une ZAC périurbaine ou encore une ZAC située en zone industrielle.

De plus, le terme voirie publique est extrêmement vague et, là encore, il paraît inadapté de soumettre toutes les voies quelles que soient leur nature et leur objet, aux mêmes règles.

C'est pourquoi, votre commission vous propose sur ce point d'en revenir au texte adopté par le Sénat en première lecture.

- L'Assemblée nationale a également adopté, sur proposition du Gouvernement, un amendement précisant que l'organisation du stationnement public se fait sur voirie et en souterrain.

- Sur proposition de la commission de la production et des échanges, a été insérée une disposition privilégiant le stationnement des véhicules peu polluants.

- Enfin, sur proposition de M. Patrick Trémège, l'Assemblée nationale a adopté une disposition sans réelle portée normative, encourageant les entreprises à favoriser le transport de leur personnel par les transports en commun ou le co-voiturage.

### *Article 28-2 de la LOTI*

Le texte proposé pour l'article 28-2 de la LOTI précise la procédure d'élaboration et de mise en oeuvre des plans de déplacements urbains. L'Assemblée nationale a apporté plusieurs modifications au dispositif adopté par la Haute Assemblée.

- Au premier alinéa de l'article 28-2, l'Assemblée nationale a prévu la consultation à leur demande des chambres de commerce et d'industrie, idée qui avait paru intéressante à votre commission, lors du débat au Sénat mais qui n'avait pu être retenue.

- Au deuxième alinéa de l'article 28-2 de la LOTI, afin de renforcer l'implication des usagers et du public, il est désormais prévu de soumettre le plan de déplacements urbains à enquête publique dans les conditions prévues par la loi du 12 juillet 1983 plutôt que de s'en tenir à une simple mise à disposition du projet au public pendant une durée de deux mois.

- Afin d'assurer une traduction concrète des plans de déplacements urbains, le troisième alinéa de l'article 28-2 prévoit une exigence de compatibilité entre les plans de déplacements urbains et les décisions concernant la voirie ou le stationnement prises par les communes incluses dans le périmètre de transport urbain.

Cette rédaction se substitue au texte voté par la Haute Assemblée qui faisait explicitement référence aux pouvoirs des maires et des représentants de l'État pour la police de circulation et leur confiait la mise en oeuvre du plan de déplacements urbains, ce qui en citant les explications du ministre de l'environnement « *permet précisément une certaine souplesse dans l'application* »<sup>1</sup>.

Le texte voté par l'Assemblée nationale, et auquel s'est opposé le Gouvernement, réduit la marge d'appréciation des autorités chargées de la police de la circulation et cette obligation de compatibilité risque de susciter des conflits entre l'autorité communale et l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Néanmoins, il convient sans doute de

---

<sup>1</sup> *J.O. Débats Sénat - Séance du jeudi 23 mai 1996 (J.O. n° 45 du 24 mai 1996, p. 2873).*

retenir ce mécanisme afin que les plans de déplacements urbains soient réellement appliqués.

● Enfin, l'article 28-2 de la LOTI est complété par une disposition qui vient sanctionner la carence des autorités compétentes pour l'organisation des transports si le délai fixé à l'article 28 de la LOTI pour l'élaboration d'un plan de déplacements urbains n'est pas respecté.

- Si, dans un délai de trois ans à compter de la publication de la loi sur l'air, un plan de déplacements urbains prescrit n'est pas été approuvé, le préfet se substitue à l'autorité défaillante pour l'élaborer dans des conditions identiques ; ce plan est approuvé par le préfet après délibération de l'autorité organisatrice des transports, qui a trois mois pour se prononcer.

- Le nouvel alinéa adopté par l'Assemblée nationale fixe également une clause de révision pour les plans de déplacements urbains, dès lors que les objectifs de qualité de l'air n'ont pas été atteints. Cette obligation ne paraît pas s'imposer si la pollution provient d'installations fixes ou résulte d'une pollution extérieure à la zone considérée. Il semble plus cohérent de retenir le principe d'une évaluation quinquennale comme pour les plans régionaux pour la qualité de l'air et les plans de protection de l'atmosphère.

#### *Article 28-3 de la LOTI*

Le texte proposé par l'article 14 pour l'article 28-2 de la LOTI institue un régime spécifique dérogatoire pour la procédure d'élaboration du plan de déplacements urbains en région d'Île-de-France.

L'Assemblée nationale a adopté le dispositif de l'article 28-3 sous réserve de deux précisions.

● Par cohérence avec la rédaction adoptée à l'article 28-2 de la LOTI, il est proposé de soumettre également le plan de déplacements urbains en région d'Île-de-France à enquête publique en lieu et place d'une simple mise à disposition du projet au public.

● Enfin, il est précisé que l'avis des conseils généraux et municipaux concernés est réputé favorable s'il n'est pas donné dans un délai de six mois à dater de sa transmission.

Votre commission vous propose d'adopter cet alinéa sous réserve d'une rectification formelle.

**Votre commission vous demande d'adopter l'article 14 ainsi modifié.**

## **TITRE V -**

### **URBANISME ET ENVIRONNEMENT**

#### *Article 16 -*

#### **Prise en compte de l'environnement dans les choix d'infrastructure de transport**

#### *Article 14 de la LOTI*

Cet article, qui modifie l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs prévoit que les choix relatifs aux infrastructures et matériels de transports devront prendre en compte la protection de l'environnement et que les schémas directeurs d'infrastructures établis par l'État en concertation avec les collectivités locales devront comprendre une analyse globale de leurs effets sur l'environnement.

L'Assemblée nationale a adopté cet article, en ajoutant, sur proposition de M. Jean-François Mattei, rapporteur pour avis, et contre l'avis du Gouvernement, que l'étude globale annexée aux schémas directeurs d'infrastructures devait analyser également les effets globaux de ces infrastructures sur la santé.

Votre commission n'est pas favorable à un tel ajout car il s'agit en réalité d'imposer la réalisation d'études épidémiologiques dans les schémas directeurs afin d'évaluer l'impact des différents modes de transports sur la

santé publique. Ceci alourdirait considérablement les coûts et la procédure d'élaboration de ces schémas. Elle vous propose, en conséquence, de revenir au texte du Sénat adopté en première lecture.

**Votre commission vous demande d'adopter cet article ainsi modifié.**

### *Article 17 -*

#### **Coordinations de diverses dispositions du code de l'urbanisme**

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

● L'Assemblée nationale a choisi de revenir au texte du Gouvernement pour indiquer que les documents d'urbanisme visés à l'article 17 devaient prendre en compte les pollutions de toute nature et non pas seulement les pollutions atmosphériques.

De plus, elle a modifié l'article L.311-4 du code de l'urbanisme afin de préciser que les orientations du plan de déplacements urbains devront être prises en compte dans le plan d'aménagement d'une zone d'aménagement concerté.

Enfin, elle a modifié l'article L.421-3 du code de l'urbanisme afin d'autoriser les collectivités locales à affecter le produit de la participation versée par le demandeur d'un permis de construire qui ne peut satisfaire aux obligations du POS en matière de réalisations d'aire de stationnement, à la réalisation de transports collectifs urbains. En l'état actuel de la réglementation, cette participation est obligatoirement affectée à la réalisation de parcs publics de stationnement.

● A la suite d'une erreur matérielle, le dernier alinéa de l'article a été supprimé. Il prévoyait que les modifications des articles du code de l'urbanisme proposées soient mises en oeuvre lors de la révision des



documents d'urbanisme concernés. Cette précision vise à assurer la nécessaire stabilité juridique de documents existants et doit donc être rétablie.

Sous réserve de cet amendement formel, **vostra commission vous demande d'adopter l'article 17.**

*Article 17 bis (nouveau) -*

**Préservation de la santé humaine**

L'Assemblée nationale, sur proposition de M. Jean-François Mattei et contre l'avis du Gouvernement, modifie dans cet article additionnel l'article L.200-1 du code rural qui résulte de l'article premier de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement. Il mentionne expressément la préservation de la santé humaine comme l'un des objectifs des mesures de protection édictées dans la loi.

Cet ajout ne semble pas s'imposer dès lors que l'ensemble des prescriptions édictées en matière de protection et gestion de l'environnement par la loi du 2 février 1995 sont, d'une part, reconnues d'intérêt général et, d'autre part concourent à l'objectif de développement durable. Ce concept intègre d'ores et déjà la préservation et l'amélioration de la santé humaine, puisqu'il s'agit d'une forme de développement attentive à un bon équilibre sur une longue durée qui s'attache notamment à la préservation des chances des générations futures, à l'économie maximale de ressources, d'énergie ou d'espace, à l'élimination du dénuement, à la protection et la mise en valeur de l'environnement et à l'établissement de bonnes conditions de santé collective.

**Vostra commission vous demande, en conséquence, d'adopter un amendement de suppression de l'article 17 bis.**

## *Article 18 –*

### **Contenu des études d'impact**

Cet article modifie l'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature qui crée l'étude d'impact permettant de prendre en compte les effets sur l'environnement de tout projet d'aménagement d'ouvrage important.

- L'Assemblée nationale a très judicieusement limité le champ d'application des prescriptions nouvelles contenues dans l'article 18, notamment l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet aux seuls projets d'infrastructures de transport.

De plus, elle a précisé que l'étude d'impact comprenait une analyse des coûts mais également des avantages et qu'il fallait inclure les coûts collectifs de toutes les pollutions et nuisances, ce qui au-delà des pollutions atmosphériques, vise les nuisances sonores excessives.

- L'Assemblée nationale a enfin adopté, sur proposition de M. Jean-François Mattei et contre l'avis du Gouvernement, une disposition soumettant les bureaux d'études qui réalisent les études d'impact à une procédure d'agrément à l'instar des bureaux d'études qui effectuent des éco-audits, dans le souci de « moraliser » en quelque sorte cette activité qui, dans la pratique, est loin de donner toujours satisfaction.

Lors des débats à l'Assemblée nationale, le ministre chargé de l'environnement s'est inquiété de la lourdeur de la procédure d'agrément à mettre en œuvre et des conséquences qui pourraient en résulter sur la responsabilité du maître d'ouvrage envers les études d'impact qu'il fait réaliser. On peut craindre en effet qu'en cas de contestation du contenu de l'enquête, le maître d'ouvrage récuse toute responsabilité au motif que l'étude a été réalisée par un bureau d'études agréé. Afin de renforcer le sérieux et la compétence de ces bureaux, il serait plus adéquat de promouvoir une politique de certification au lieu d'une procédure d'agrément par l'administration.

**Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi modifié.**

**TITRE VI -  
MESURES TECHNIQUES NATIONALES DE PRÉVENTION DE LA  
POLLUTION ATMOSPHERIQUE ET D'UTILISATION RATIONNELLE  
DE L'ÉNERGIE (nouvel intitulé)**

Sur proposition de la commission de la production et des échanges, l'Assemblée nationale a complété l'intitulé du titre VI du projet de loi précisant que les mesures techniques nationales proposées dans le présent titre avaient pour objet la prévention de la pollution atmosphérique et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

**Votre commission vous demande d'approuver cet intitulé.**

*Article 19 –*

**Mesures destinées à réduire la consommation d'énergie et à prévenir les  
émissions de substances polluantes – Incorporation d'un taux minimal  
d'oxygène dans les carburants et combustibles liquides – Teneur maximale  
des carburants en divers produits polluants ou toxiques**

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

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

Le dernier paragraphe ajouté par l'Assemblée nationale impose, pour les constructions, l'utilisation de matériau en bois.

● L'Assemblée nationale, sur proposition de la commission de la production et des échanges, a réécrit les paragraphes I et II de l'article afin de leur donner un champ d'application beaucoup plus large.

L'objet des mesures techniques nationales englobe désormais un objectif de santé publique et ces mesures devront obligatoirement être définies par des décrets en Conseil d'État.

Votre commission vous propose de préciser que dans la mesure où les dispositions adoptées permettront de limiter les sources d'émission de substances polluantes, elles auront un effet bénéfique sur la santé et l'environnement.

Outre les biens mobiliers pouvant être soumis à cette réglementation, sont également inclus la construction, l'utilisation, l'entretien et la démolition des biens immobiliers. Cet ajout reprend les dispositions des articles premier et 2 de la loi n° 61-842 du 2 août 1961 relative à la pollution atmosphérique, abrogées par le présent projet de loi et qui visent expressément la construction et l'exploitation des immeubles.

Cette habilitation législative viendra, dans les domaines où il n'y est pas pourvu, compléter le dispositif réglementaire pris en application de l'article L.111-9 du code de l'urbanisme qui prévoit que les « règles de construction et d'aménagement applicables aux ouvrages et locaux quant à leurs caractéristiques thermiques sont fixées par des décrets en Conseil d'Etat ». Cet article constitue le support légal de toute la réglementation appliquée à la construction, en matière thermique.

En ce qui concerne les biens mobiliers, qui englobent les combustibles et carburants, mais dont restent exclus les véhicules visés à l'article 21 du projet de loi, la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale donne une habilitation très large au pouvoir réglementaire. Les normes fixées par décret pourront réglementer non seulement l'utilisation et l'entretien des objets mobiliers mais aussi leur fabrication, leur mise sur le marché, leur stockage et leur élimination. La loi du 2 août 1961 précitée prévoit déjà de réglementer par décret la fabrication des objets mobiliers.

Votre commission vous propose de retenir le dispositif adopté par l'Assemblée nationale tout en précisant la portée des décrets prévus au présent article. La rédaction retient la définition de normes et spécifications ce qui est à la fois trop général et imprécis.

En effet, si le terme norme est couramment utilisé dans le domaine de l'environnement, il s'agit souvent d'une facilité de langage, et il s'agit en fait de valeurs limites, par exemple pour mesurer les rejets autorisés dans l'eau.

Dans le processus industriel, les normes sont des documents d'application volontaire adoptées par un organisme de normalisation reconnu (l'AFNOR en France, le CEN au niveau communautaire et l'ISO au plan international), que l'autorité administrative compétente peut rendre obligatoire, en application du code de la consommation ainsi que du décret n° 84-74 du 26 janvier 1984 fixant le statut de la normalisation. Il est donc inutile de le prévoir à l'article 19.

En revanche, il convient de parler de spécification technique qui est un document d'application obligatoire édicté par le pouvoir réglementaire sous couvert d'une habilitation législative.

Enfin, il est précisé au dernier alinéa du paragraphe I que les décrets devront également définir les conditions dans lesquelles sera contrôlée l'application de ces dispositions.

● Dans le paragraphe II de l'article 19 qui précise le contenu de ces décrets, notamment la faculté de limiter la publicité ou les campagnes d'information des biens consommateurs d'énergie, l'Assemblée nationale a, contre l'avis du gouvernement », apporté deux modifications au texte voté par le Sénat.

- D'une part, il autorise le pouvoir réglementaire à imposer aux constructeurs et utilisateurs d'être en mesure de contrôler à leurs frais les consommations d'énergie et les émissions de substances polluantes sans préciser l'origine de ces consommations et des émissions.

Il conviendrait, à tout le moins de préciser les objets visés par cette obligation de contrôle, à savoir les équipements de chauffage et de climatisation.

- D'autre part, il supprime le dernier alinéa du paragraphe qui habilitait le pouvoir réglementaire à prendre des mesures réglementant ou même interdisant l'émission de substances polluantes visées à l'article 2 du projet de loi.

● Le paragraphe III prévoit l'incorporation obligatoire de composants oxygénés dans les carburants et combustibles liquides avant le

1er janvier 2000. Un décret précisera le taux minimal d'oxygène que devront comporter lesdits carburants et combustibles. Notre rapport n° 366 du 15 mai 1996 présente de manière très exhaustive les biocarburants et les composants oxygénés ainsi que les conséquences de leur incorporation dans les carburants et combustibles dits traditionnels : il ne s'avère donc pas utile d'y revenir.

L'Assemblée nationale a quelque peu remanié cette disposition en la cumulant, par ailleurs, avec celle du 4ème paragraphe votée à l'unanimité au Sénat, prévoyant la publication d'un décret en Conseil d'État afin de fixer, pour l'ensemble des carburants, des teneurs maximales en aromatiques, en benzène et en soufre.

Les précisions apportées par l'Assemblée nationale énumèrent les produits (le fioul domestique, le gazole, l'essence et les super-carburants), dans lesquels seront incorporés des composants oxygénés. On peut s'interroger sur l'opportunité de voir figurer dans un même décret incorporation d'oxygène et reformulation des carburants. Il importe, en effet, de préciser que ces mesures sont complémentaires, mais non liées.

En définissant dans un même décret le taux minimum d'oxygène et les conditions dans lesquelles les carburants devront être reformulés, l'incorporation d'oxygène peut se trouver liée à la directive européenne sur la reformulation des carburants. Le risque est donc de voir la fixation d'un taux minimal d'incorporation d'oxygène dépendre de l'adoption de cette directive ;

Depuis l'examen de ce texte par le Sénat et l'Assemblée nationale, trois événements sont survenus :

- le premier est l'adoption par la Commission européenne du dispositif auto-oil. L'une des propositions de la commission portant sur les mesures de qualité des carburants à mettre en place d'ici l'an 2000 prévoit, pour les essences, des valeurs moyennes en benzène et surtout en aromatiques peu différentes de celles qui sont actuellement en vigueur, donc d'une portée très limitée

### COMPOSITION DES ESSENCES

	Carburant commercialisé actuellement	Proposition de directive	
		Valeur moyenne	Valeur limite
Aromatiques % vol	40	37	45
Benzène % vol	2,3	1,6	2
Soufre ppm	300	150	200

Source : Commission européenne

- le second est la parution d'un prérapport de l'Académie des sciences demandé par le président de la commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale concluant au faible intérêt de l'incorporation de composés oxygénés dans l'essence, en raison des aldéhydes qu'ils émettent. Mais il convient de préciser qu'à la différence du benzène, classé cancérigène, l'acétaldéhyde n'est classé que potentiellement cancérigène, c'est à dire qu'aucune preuve n'est apportée et que, de plus, il est présent en quantités infimes dans l'ETBE (éthyl-tertro-butyl-éther), dérivé de l'éthanol.

De plus, les experts du groupe de travail ont objectivement classé les différents niveaux de risques, allant du plus faible, avec l'ETBE, au plus fort, avec le benzène contenu dans les essences. De plus, il semblerait que le rapport final qui sera remis en janvier prochain ne soit pas si affirmatif que ce texte ;

- le troisième et le dernier est le fruit du travail mené par M. Jean-Pierre Bastiani, Député de Haute-Garonne, chargé en mai dernier d'une mission aux Etats-Unis, afin de déterminer quel pourrait être le taux minimum d'incorporation d'oxygène dans les essences. Actuellement, aucune information n'a pu être obtenu par votre rapporteur sur ce rapport.

Compte tenu du calendrier européen, qui met en discussion une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et du carburant diesel et modifiant la directive du 93/12/CEE du Conseil, et compte tenu des délais d'adoption et de transposition de ces textes, votre commission vous propose de dissocier la fixation d'un taux minimal d'oxygène dans les carburants du problème de la reformulation qui dépend de cette directive. C'est pourquoi elle vous propose de revenir au texte adopté en première lecture au Sénat qui prévoyait l'adoption de deux décrets.

• Le paragraphe V de l'article 19 reprend le contenu d'un amendement défendu au Sénat par M. Pierre Lafitte qui impose l'incorporation d'une quantité minimale de bois dans les constructions dans des conditions qui devront être définies par décret avant le 1er janvier 2000.

Votre commission avait, en première lecture, souligné l'intérêt d'une telle disposition au regard tant de la diminution des rejets de gaz carboniques, contribuant ainsi à la lutte contre le réchauffement de l'atmosphère, que de la revalorisation de la filière bois ; elle s'était cependant prononcée contre cet amendement, considérant que cette disposition serait en fait inapplicable. Le Gouvernement a défendu les mêmes arguments à l'Assemblée nationale, néanmoins cette disposition a été adoptée à l'unanimité.

**Votre commission nous propose d'adopter cet article 19 ainsi modifié.**

#### *Article 19 bis -*

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

L'Assemblée nationale a supprimé cet article introduit par le Sénat pour le rétablir partiellement à l'article 21, sous forme d'un article à insérer dans le code de la route. Cette disposition visait à encourager le développement des véhicules électriques ou peu polluants dans les flottes publiques, gérées par l'Etat, les entreprises nationales et les collectivités territoriales.

L'Assemblée nationale a repris ce dispositif en l'insérant dans le code de la route mais en élargissant considérablement son champ d'application, puisqu'il s'applique à toute personne gérant des flottes de plus cinquante véhicules, et en imposant un seuil de renouvellement de 20 % des véhicules du parc.

**Votre commission vous propose de confirmer cette suppression.**



## *Article 20 -*

### **Prescriptions pouvant être imposées par les autorités administratives**

L'article 20 donne une base légale à diverses dispositions tendant à favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie.

L'Assemblée nationale l'a adopté sous réserve de modifications d'inégale importance.

- D'une part, il est précisé que les décrets en Conseil d'État fixeront les conditions de délivrance et également de retrait de l'agrément des experts chargés de contrôler les consommations d'énergie et les émissions de substances polluantes.

- De plus, à l'occasion de la vente ou de la location, non seulement de logements mais également de locaux à usage tertiaire, il est fait obligation de mentionner le montant annuel tant des frais de chauffage et d'eau chaude que de climatisation.

L'Assemblée nationale étend donc ces contraintes nouvelles inscrites dans le projet de loi à l'immobilier de bureau en y incluant les frais de climatisation.

L'extension du champ d'application de cette obligation de transparence entre les professionnels de l'immobilier et les usagers, à laquelle souscrit votre commission, soulève néanmoins à l'examen de réelles difficultés d'application. L'affichage du montant annuel des frais de chauffage, d'eau chaude et de climatisation n'est pas techniquement possible dans des conditions équivalentes pour toutes les énergies. La comparaison s'en trouve faussée pour l'utilisateur, notamment en ce qui concerne le chauffage électrique si les données n'intègrent pas les coûts d'entretien et l'amortissement de l'investissement. De plus, les consommations de chauffage dépendent très largement du comportement des utilisateurs.

Par ailleurs, dans les logements anciens, il est quasiment impossible d'évaluer les performances thermiques du bâtiment. Il est enfin à craindre que cette obligation de transparence ne se traduise par des études thermiques faites par des professionnels et dont le coût se répercutera sur les transactions.

A tout le moins, il convient de limiter le champ d'application du dispositif aux constructions neuves en préconisant l'établissement d'un indicateur sans valeur contractuelle, afin d'éviter les contentieux ultérieurs en cas de divergence entre les prévisions et les consommations réelles. Cet indicateur devra intégrer des méthodes d'évaluation des consommations conventionnelles.

● D'autre part, l'Assemblée nationale inscrit dans un alinéa nouveau deux obligations qui s'imposeront aux immeubles neufs d'habitation ou à usage tertiaire, dont le permis de construire a été délivré plus de six mois après la publication de la présente loi. La première impose d'équiper tous les immeubles de conduits de fumée, obligation supprimée en 1969, afin de permettre en fonction de l'évolution du prix de l'énergie, de choisir entre l'électricité, le bois ou encore le fioul ou le charbon. La seconde impose le raccordement de ces mêmes immeubles aux réseaux urbains ou industriels de fourniture de chaleur et de froid. Le Gouvernement s'est opposé à l'adoption de cet amendement invoquant le renchérissement des coûts de construction.

La juxtaposition de ces deux obligations est en elle-même contradictoire, puisque le raccordement à un réseau de chaleur élimine toute faculté de choix, et rend inutile le recours aux conduits de fumée. Bien plus, alors que l'obligation du conduit vise à donner une réelle liberté de choix en matière d'énergie, le raccordement obligatoire aux réseaux de chaleur institue un monopole de fait au profit d'une seule source d'énergie. De plus, prises séparément, ces deux obligations soulèvent à des degrés divers beaucoup de questions et posent de réelles difficultés d'application.

- Votre commission partage la volonté de la commission de la production et des échanges à l'Assemblée nationale d'offrir effectivement aux propriétaires et occupants d'immeubles, que ce soit à usage tertiaire ou d'habitation, la faculté de faire le choix de l'énergie qu'ils jugeront la plus économique et la moins polluante. Mais elle souligne le renchérissement des coûts de construction induits par cette mesure. Il conviendrait, en conséquence, de limiter cette obligation aux seuls immeubles collectifs d'habitation et de laisser, pour le secteur des maisons individuelles, s'exercer la libre volonté des parties. De plus, il ne semble pas que le recours systématique aux conduits de fumée soit l'unique réponse étant donné les progrès techniques réalisés qui autorisent d'autres modes d'évacuation des rejets. La rédaction qui vous est soumise, parle de dispositions en matière de construction, permettant à tout moment de choisir un type d'énergie. Il convient également de reconsidérer les conditions d'entrée en vigueur du dispositif en visant le dépôt des demandes de permis de construire, ce qui

permettra aux pétitionnaires de prendre en compte ces obligations nouvelles dès la mise au point des projets.

- La deuxième partie du dispositif qui préconise le raccordement obligatoire aux réseaux de chaleur soulève de nombreuses questions, tant du point de vue économique que juridique.

D'un point de vue économique, il est peu justifié de créer ainsi un monopole au profit d'un seul type d'énergie, mettant ainsi gravement en péril les secteurs professionnels développant d'autres types d'énergie. D'un point de vue environnemental l'intérêt des réseaux de chaleur n'est pas primordial ; certes, il présente l'avantage de concentrer en un seul lieu les émissions de substances polluantes qui se trouvent soumises à la loi sur les installations classées. De plus, ces réseaux de chauffage urbain utilisent entre 20 et 25 % de l'énergie issue des usines d'incinération d'ordures ménagères et ils constituent donc l'une des réponses d'avenir à l'obligation de supprimer les mises en décharges à ciel ouvert. Cependant, il faut souligner que la partie la plus importante de leur approvisionnement est constitué de combustibles fossiles polluants, tel que le fioul lourd ou le charbon.

On peut se demander également, si l'offre saura répondre à la demande, étant donné les coûts d'investissements très élevés supportés par les collectivités locales, et à la faible rentabilité des réseaux existants.

Sur le plan juridique enfin, le renvoi à un décret en Conseil d'État pour définir les conditions de ce raccordement obligatoire contrevient à des dispositions d'ordre constitutionnel, telles que le principe d'égalité entre distributeurs d'énergie, ou encore la liberté d'entreprendre. A tout le moins, en vertu de l'article 34 de la Constitution, c'est au législateur et non au pouvoir réglementaire qu'il appartient de définir les conditions d'exercice de cette liberté, et d'en limiter la portée si l'intérêt général le justifie.

Or, le législateur au travers de la loi n° 80-531 du 15 juillet 1980 relative aux économies d'énergie et à l'utilisation de la chaleur a d'ores et déjà défini dans quelles conditions les collectivités locales pouvaient obtenir le classement de leurs réseaux de chaleur et décider d'imposer le raccordement de toute installation nouvelle, ou existante sous certaines conditions.

Dans ces conditions, le législateur méconnaîtrait sa compétence en renvoyant au décret le soin de déterminer les conditions dans lesquelles les autorités administratives pourraient imposer le raccordement obligatoire. Cette habilitation venant, de surcroît, se superposer à un texte législatif existant, il convient donc de la supprimer.

● Enfin, l'Assemblée nationale impose dans un délai de deux ans, l'équipement des stations-service en dispositifs étanches de remplissage des réservoirs afin de limiter à l'occasion du ravitaillement des véhicules les émissions de composés organiques volatiles.

Une directive communautaire n°94-63-CE du 20 décembre 1994 réglemente les émissions de composés organiques relatifs résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service. Mais, les opérations de manipulation des carburants dans les stations-service n'entrent pas dans le champ d'application de la directive. Une deuxième directive devrait être prise pour réglementer le ravitaillement dans les stations-service mais aucun délai n'est donné quant à son adoption.

En tout état de cause, de nombreux pays européens ont d'ores et déjà pris des mesures imposant des dispositifs étanches de remplissage des réservoirs. Lors du débat à l'Assemblée nationale, le ministre a considéré que la réglementation pouvait être prise sur le fondement de la loi du 19 juillet 1976, puisque les stations-service sont des installations classées, mais force est de constater qu'aucun dispositif n'a été adopté alors même que les risques liés à la pollution par le benzène sont clairement identifiés.

**Votre commission vous demande d'adopter cet article ainsi amendé.**

#### *Article 21 -*

### **Règles concernant les véhicules et leurs équipements**

#### *Articles L.8-A et L.8-B du code de la route*

Le présent article donne un fondement législatif à l'ensemble des textes réglementaires ayant transposé les directives européennes relatives à l'équipement et l'entretien des véhicules.

L'Assemblée nationale a adopté cet article en insérant trois dispositions nouvelles dont une reprend partiellement le contenu de l'article 19 bis qui résultait d'un amendement de la commission des Affaires économiques du Sénat.

- La première impose l'affichage des consommations énergétiques des véhicules ainsi que les méthodes de mesure sur les lieux de vente ou de location. Cette disposition est similaire à celle adoptée à l'article 19 du projet de loi sur les logements et l'immobilier de bureau.

Votre commission approuve cette disposition, d'autant plus qu'en ce qui concerne les automobiles, la norme UTAC permet des comparaisons statistiques fiables.

- La deuxième insertion explicite la finalité de l'identification des véhicules peu polluants en précisant que ces derniers peuvent bénéficier de conditions de stationnement et de circulation privilégiées.

- Enfin, l'Assemblée nationale a adopté une disposition qui reprend partiellement le contenu de l'article 19 bis, qui résultait d'un amendement de votre commission, mais elle en élargit considérablement le champ d'application et lui donne un objectif quantifié. Il prescrit aux gérants de flottes captives de plus de cinquante véhicules de prévoir, lors du renouvellement des véhicules usagés le remplacement d'au moins 20 % de ces véhicules par des véhicules propres fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié.

Cette disposition soulève de nombreuses questions si on examine la situation de tous les professionnels concernés.

L'obligation, pour les gestionnaires de flottes de plus de 50 véhicules, lors du renouvellement des véhicules usagés, d'acquérir au moins 20 % de véhicules électriques ou à gaz, est inapplicable aux flottes de véhicules de transport de marchandises. Elle poserait en effet des problèmes d'exploitation insolubles eu égard à la nécessité de disposer de flottes de véhicules standardisées et susceptibles de parcourir de longues distances. De plus, l'extension aux flottes privées de cars et aux poids lourds d'une obligation que l'ancien article 19 bis du projet de loi limitait aux parc de véhicules automobiles appartenant à l'administration est irréalisable dans l'état actuel de la technique et de l'offre disponible. En ce qui concerne les véhicules utilitaires de plus petite taille, elle mettrait les transporteurs français en situation de concurrence très défavorable par rapport à leurs concurrents étrangers, dont les véhicules immatriculés hors de France ne seraient pas assujettis à cette mesure, et que ne se trouveraient donc pas confrontés à la gestion de flottes composites.

Votre commission vous propose d'insérer dans le code de la route un dispositif plus resserré, ne visant que les flottes gérées par des personnes publiques, en leur donnant le choix, dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi, soit d'utiliser des carburants dont le taux minimum d'oxygène a été relevé, soit, lors du renouvellement de leur parc automobile de procéder à l'achat de véhicules propres, sans fixer de pourcentage minimum. L'utilisation pour les flottes captives d'un carburant enrichi en oxygène, notamment le diester mélangé au gazole aura un impact positif immédiat sur la pollution atmosphérique, puisqu'il n'entraîne aucune modification dans les systèmes d'approvisionnement des flottes et qu'il n'impose aucun réglage particulier sur le parc de véhicules anciens. Il s'agit donc d'une solution efficace à court et moyen terme qui permet d'attendre le renouvellement progressif du parc.

**Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi modifié.**

## **TITRE VII -**

### **DISPOSITIONS FINANCIÈRES ET FISCALES**

#### *Article 22 -*

#### **Objectifs de la fiscalité des énergies fossiles et financement de la surveillance de la qualité de l'air**

Cet article définit les objectifs assignés à la fiscalité des énergies fossiles et précise les modalités de financement de la surveillance de la qualité de l'air.

L'Assemblée nationale a adopté cet article en apportant quelques précisions sur les finalités de la fiscalité des énergies fossiles et le contenu du rapport demandé sur l'évolution de cette fiscalité.

- Cette nouvelle « philosophie fiscale » applicable aux énergies fossiles devra également tenir compte de l'incidence de leur utilisation sur la

santé publique et les énergies renouvelables, notamment les biocarburants. seront soumises à ces mêmes principes.

● L'Assemblée nationale a adopté sur proposition de M. Jacques Vernier, rapporteur, une nouvelle rédaction des deux alinéas relatifs au contenu du rapport sur la fiscalité des énergies fossiles qui doit être remis au parlement. Cette rédaction apporte peu d'éléments nouveaux par rapport au texte du Sénat, sauf à préciser qu'il devra comporter une analyse des évolutions passées portant sur une période au moins égale à cinq ans, ainsi qu'une projection sur les orientations futures.

**Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.**

#### *Article 23 bis -*

#### **Aide aux exploitants de réseaux de transports en commun**

Cet article, qui résulte d'un amendement de la commission des finances adopté par le Sénat, propose une mesure destinée à encourager la réduction des émissions polluantes du parc existant des véhicules de transport public en commun de voyageurs.

Le Gouvernement, favorable à cette mesure, avait fait adopter, au Sénat, en seconde délibération, un mécanisme de prise en charge des systèmes réduisant les émissions polluantes fondé non pas sur un remboursement de taxe intérieure sur les produits pétroliers mais par un remboursement direct du coût desdits systèmes. Le plafond de 8.000 francs proposé par la Commission des finances restait applicable, mais cet avantage était limité aux véhicules mis en circulation entre le 1er janvier 1991 et le 1er juillet 1996.

L'Assemblée nationale a adopté le dispositif voté par le Sénat, tout en précisant, sur proposition du Gouvernement, que par véhicule il fallait entendre autobus. On ne peut que regretter cette précision qui exclut du bénéfice de cette mesure les autocars, alors qu'ils constituent une part importante du parc des véhicules de transport public en commun de voyageurs.

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

*Article 24 -*

**Exonération de la taxe sur les véhicules de société pour les véhicules électriques ou peu polluants**

Cet article tend à insérer dans le code général des impôts un article 1010-A, qui prévoit l'exonération de la taxe sur les véhicules de société (TVS) pour les véhicules électriques ou utilisant une énergie peu polluante. Cette taxe annuelle concerne principalement les voitures particulières des sociétés et n'est pas déductible pour l'établissement de l'impôt sur les sociétés.

Sur proposition de la commission des finances, le Sénat avait adopté ce dispositif tout en limitant cette exonération au quart du montant de la taxe pour les véhicules fonctionnant en bicarburant -GPL et supercarburant-.

L'Assemblée nationale a adopté cet article dans la rédaction du Sénat tout en précisant la portée du premier paragraphe qui autorise une exonération totale de la taxe sur les véhicules de société pour les véhicules fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules, ou du gaz de pétrole liquéfié, ou en bi-carburant essence-électricité ou essence-gaz naturel véhicules (GNV).

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



*Article 25 -*

**Faculté d'exonération de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur dite « vignette automobile »**

L'article 25 ouvre aux conseils généraux la possibilité d'exonérer de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur appelée « vignette automobile » les véhicules fonctionnant au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié.

Tout en reconnaissant l'effet incitatif d'une telle mesure, le Sénat a supprimé en première lecture cet article sur les propositions identiques de votre commission et de la commission des finances saisie pour avis. L'Assemblée nationale n'a pas suivi le Sénat et a rétabli cet article en indiquant seulement que l'exonération pouvait être totale ou partielle.

Soulignant que cette mesure n'était assortie d'aucune compensation financière et rappelant que la « vignette automobile » relevait historiquement de la fiscalité transférée aux départements pour compenser des charges nouvelles du fait des lois de décentralisation, le Sénat avait jugé peu convenable de mettre même partiellement à la charge des collectivités locales des dispositifs d'incitation à la voiture propre, étant donné la compétence principale de l'État en matière de prévention de la pollution atmosphérique.

On peut rappeler que les collectivités territoriales sont déjà très incitées à participer au financement des réseaux de surveillance et que l'élaboration et la mise en oeuvre des plans de déplacement urbains seront coûteuses en terme d'infrastructures de transports.

**Votre commission vous demande donc d'adopter un amendement de suppression de l'article 25.**

*Article 26*

**Faculté d'exonération de la taxe proportionnelle sur les certificats d'immatriculation des véhicules automobiles dite « carte grise »**

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

Le Sénat avait également, en première lecture, sur proposition identique de votre commission et de la commission des Finances saisie pour avis, supprimé cet article soulignant que les instances régionales n'avaient pas été associées à la rédaction de cet article.

L'Assemblée nationale a rétabli cet article en précisant également que cette exonération pouvait être partielle ou totale au motif qu'il ne fallait pas priver les conseils régionaux d'une telle faculté si ils le souhaitaient.

Votre commission insiste à nouveau sur l'incohérence du dispositif proposé. En inscrivant dans la loi une telle faculté d'exonération, on transforme un dispositif que les conseils régionaux pouvaient jusqu'à présent choisir ou non d'adopter, en un mécanisme théoriquement facultatif, qui leur sera finalement imposé notamment par l'opinion publique, qui voudra voir appliquer cette disposition législative. On peut également rappeler que cette mesure d'allègement fiscal non compensée ne cadre pas avec « le contrat de stabilité » dont l'objet est de modérer l'évolution des charges et de la fiscalité de l'État comme des collectivités locales.

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

## **TITRE VIII - CONTRÔLES ET SANCTIONS**

### *Article 28-A -*

#### **Clarification du champ de compétences du titre VIII**

Sur proposition de votre commission, le Sénat a inséré cet article additionnel précisant que le dispositif de contrôle et de sanctions définis par le titre VIII du projet de loi ne s'appliquait pas aux installations classées, afin d'éviter les risques de redondance ou de concurrence avec le dispositif législatif très complexe et sévère défini pour les installations classées par la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées.

Sous réserve d'un amendement rédactionnel, l'Assemblée nationale a adopté cet article.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 28-A sans modification.**

### *Article 29 bis -*

#### **Pouvoirs de consignation**

Le Sénat, sur proposition de votre commission, a adopté cet article additionnel reprenant les dispositions contenues initialement à l'article 29 du présent projet de loi relatives à la consignation, en encadrant plus sévèrement ces pouvoirs exceptionnels et particuliers conférés aux agents de l'État chargés du contrôle et du constat des infractions. Le dispositif adopté s'inspire très largement de celui retenu par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, à savoir le droit de prélèvement et de

consignation pour les agents effectuant le contrôle, ainsi que l'intervention du juge judiciaire pour autoriser la procédure de consignation.

Sous réserve d'un amendement sémantique tendant à remplacer les termes « objets et dispositifs » par le mot « biens », l'Assemblée nationale a adopté cet article.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 29 bis sans modification.**

### *Article 33 -*

#### **Sanctions administratives**

Cet article, adopté sans modification par le Sénat en première lecture, accorde à l'autorité administrative le pouvoir de prononcer plusieurs types de sanctions et de faire cesser, après mise en demeure, les infractions constatées aux frais du contrevenant.

Afin de donner une meilleure efficacité à la procédure, l'Assemblée nationale, sur proposition de la commission de la production et des échanges, a inséré une disposition figurant déjà à l'article 23 de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées. Elle permet au juge administratif devant qui une mesure de consignation est déférée par un contrevenant, de déclarer à la demande du représentant de l'État ou de toute personne intéressé, que le recours ne sera pas suspensif, dès lors qu'aucun des moyens avancés par l'auteur du recours ne lui paraît sérieux. Il s'agit là de prévenir la multiplication des moyens dilatoires alors même que, pour être efficace, en matière de lutte contre la pollution atmosphérique, la procédure de consignation doit être menée immédiatement.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 33 sans modification.**

*Article 34 -*

**Sanctions pénales**

L'article 34 du projet de loi détermine les sanctions pénales applicables à deux catégories d'infractions ; d'une part, le premier alinéa définit un délit d'entrave à l'encontre de toute personne qui ferait obstacle aux fonctions, notamment de contrôle exercées par l'autorité administrative ; d'autre part, le délit de pollution par des entreprises en violation d'une mise en demeure préfectorale est puni de six mois d'emprisonnement et de 50.000 francs d'amende.

● En ce qui concerne le délit d'entrave, l'Assemblée nationale, sur proposition du rapporteur, a repris le montant de l'amende prévu dans le projet de loi voulant éviter que cette dernière ne soit moins lourde que celle actuellement prévues par l'article 7 de la loi n°61-848 du 2 août 1961 relative à la lutte contre les pollutions atmosphériques. Elle a, en conséquence, et par souci de parallélisme, porté la peine d'emprisonnement à six mois.

L'argument invoqué paraît fondé d'autant plus que dans la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, l'article 23 punit le délit d'entrave d'une amende de 50.00 francs et d'une peine d'emprisonnement de six mois.

● Par coordination avec la modification adoptée à l'article 2 du projet de loi qui précise le contenu de la politique de prévention de la pollution atmosphérique, votre commission vous propose de définir, à cet endroit du texte, ce qu'il faut entendre par délit de pollution. La définition proposée reprend l'essentiel des éléments définis à l'article 2 faisant application du principe de la légalité des peines visé à l'article 8 de la déclaration des droits de l'homme de 1789 qui dispose que les termes de la loi définissant les infractions doivent être rédigés avec suffisamment de précision et de clarté pour éliminer tout élément d'incertitude et exclure l'arbitraire.

**Votre commission vous demande d'adopter cet article ainsi modifié.**

*Article 37 -*

**Coordinations diverses**

L'article 37 se propose d'introduire une référence à la protection de la qualité de l'air dans plusieurs textes législatifs.

L'Assemblée nationale a complété le paragraphe II de l'article qui rend obligatoire le comité régional de l'environnement, dont la création était actuellement laissé au libre choix des présidents des conseils régionaux par l'article 10 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de l'environnement.

Cette transformation du caractère facultatif de ces comités résulte des articles 7 et 9 du présent projet de loi qui prévoit leur participation et leur consultation obligatoire pour l'élaboration des plans régionaux pour la qualité de l'air et des plans de protection de l'atmosphère.

Les dispositions ajoutées sur proposition de la commission de la Production et des échanges précisent la répartition des sièges au sein de ces comités et le mode de désignation des membres, en indiquant que la moitié des membres sont des conseillers régionaux, qu'un quart sont des représentants des associations agréées de protection de l'environnement nommées par le préfet de région et que le dernier quart est constitué de personnalités qualifiées désignées par le président du conseil régional.

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

*Article 38 -*

**Mesures d'application et dispositions transitoires**

L'article 38 regroupe diverses dispositions précisant les règles de validité applicables à divers dispositifs législatifs actuels réglementant la pollution atmosphérique et l'étendue du champ d'application du présent projet de loi. L'Assemblée nationale, sur proposition de la commission de la

production et des échanges, a adopté cet article sous réserve de modifications d'inégale importance.

- Au paragraphe I, elle a tenu à préciser que les décrets d'application de la loi n° 61-842 du 2 août 1961 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique demeurent applicables jusqu'à la publication de ceux mettant en oeuvre le présent projet de loi qui vient se substituer à la loi de 1961 pour tout ce qui ne concerne pas les pollutions dues à des substances radioactives.

- En insérant un paragraphe I bis, elle corrige une erreur, semble-t-il fortuite, qui interdit de déclarer pénalement responsables les personnes morales à l'origine d'une pollution atmosphérique radioactive, alors que depuis 1992, elles peuvent l'être pour toute autre pollution atmosphérique.

- L'Assemblée nationale a proposé d'abroger la totalité de la loi n° 48-400 du 10 mars 1948 sur l'utilisation de l'énergie rappelant que la création d'un comité, en l'occurrence, le comité consultatif de l'utilisation de l'énergie placé auprès du ministère de l'industrie, relevait du domaine réglementaire.

- Enfin, et contre l'avis du Gouvernement, l'Assemblée nationale n'a pas adopté le principe excluant du champ d'application du présent projet de loi le secteur de la défense nationale.

Le maintien de cette exclusion paraît d'autant plus souhaitable qu'elle n'est pas de portée générale ; les véhicules ordinaires de l'armée seront, par exemple, soumis aux dispositions du projet de loi.

En revanche, il paraît difficile de soumettre sans restriction aux dispositions du plan de protection de l'atmosphère, voire aux mesures de restriction de la circulation automobile des activités militaires, à caractère opérationnel ou d'entraînement. De même, on ne peut soumettre des dispositifs propres à la Défense à des mesures techniques nationales intégrant des critères environnementaux, sans risquer de compromettre leur efficacité militaire. Enfin, il n'est pas possible de faire appliquer sans dispositions particulières le titre VIII du projet de loi relatif aux contrôles des infractions

dans le domaine militaire, sauf à être en totale contradiction avec les règles de protection du secret de défense nationale.

Pour toutes ces raisons, il importe de prévoir un régime spécifique dérogatoire pour le secteur de la « Défense ».

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 38 tel qu'amendé.**

\* \* \*

\*

**Sous le bénéfice des observations qui précèdent et des amendements qu'elle vous présente, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous demande d'adopter le présent projet de loi.**



**TABLEAU COMPARATIF**

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p><b>Projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie</b></p> <p>Article premier.</p> <p>Chacun a droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.</p> <p>La prévention, la réduction ou la suppression des pollutions atmosphériques et la préservation de la qualité de l'air sont d'intérêt général.</p>	<p><b>Projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie</b></p> <p>Article premier.</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>La prévention, ...</p> <p>... l'air dans le respect des équilibres naturels et de la santé humaine sont d'intérêt général.</p>	<p><b>Projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie</b></p> <p>Article premier.</p> <p>L'Etat et ses établisse- ments publics, les collectivités territoriales et leurs établisse- ments publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en oeuvre du droit re- connu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.</p> <p>Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à sup- primer les pollutions atmo- sphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser ra- tionnellement l'énergie.</p>	<p><b>Projet de loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie</b></p> <p>Article premier.</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>La présente loi et les dispositions prises pour son application fixent les règles destinées à connaître, prévenir, surveiller, réduire ou supprimer les pollutions atmosphériques et à utiliser rationnellement l'énergie.</p>	<p>La présente loi ...</p> <p>... pollutions atmosphériques, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie. Ces règles doivent obéir aux principes de précaution, d'action préventive et de correction, de pollueur-payeur et de participation définis à l'article L. 200-1 du livre II nouveau du code rural.</p>	<p>Alinéa supprimé</p>	
<p>Art. 2.</p>	<p>Art. 2.</p>	<p>Art. 2.</p>	<p>Art. 2.</p>
<p>Constitue une pollution atmosphérique, au sens de la présente loi, l'introduction dans l'atmosphère de substances de nature à :</p>	<p>Constitue ...</p> <p>... l'introduction par l'homme dans l'atmosphère de substances de nature à :</p>	<p>Constitue une pollution atmosphérique au sens de la présente loi l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à porter atteinte aux valeurs d'agrément et aux autres utilisations légitimes de l'environnement.</p>	<p><i>Les dispositions de la présente loi ont pour objet dans les domaines où il n'est pas pourvu, de prévenir, supprimer ou limiter l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à entraîner des changements climatiques, à détériorer les biens matériels, et à provoquer des nuisances olfactives excessives.</i></p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
a) avoir un effet nocif sur la santé, porter atteinte aux milieux physiques, aux ressources biologiques, aux éco-systèmes, à la flore, à la faune, au patrimoine culturel, aux sites, au patrimoine agricole et forestier, aux biens mobiliers et immobiliers ou provoquer des nuisances de toute nature ;	a) avoir... ...santé, par référence aux normes définies par l'Organisation mondiale de la Santé, porter... ... forestier et aux biens mobiliers et immobiliers ou provoquer des odeurs incommodes ;	a) Supprimé	a) Suppression maintenue
b) favoriser la création d'ozone dans la troposphère ;	b) favoriser ... ... troposphère et d'autres polluants secondaires susceptibles d'avoir des effets nocifs sur les intérêts visés aux a) et c) ;	b) Supprimé	b) Suppression maintenue
c) altérer les équilibres des rayonnements de la planète et influencer sur les changements climatiques, notamment en appauvrissant la couche d'ozone stratosphérique ou en accentuant l'effet de serre.	c) (Sans modification)	c) Supprimé	c) Suppression maintenue
Un décret en Conseil d'Etat détermine les catégories de substances polluantes entrant dans le champ d'application de l'alinéa précédent.	Un décret en Conseil d'Etat pris après avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France détermine ... ... d'application du présent article.	Alinéa supprimé	Suppression de l'alinéa maintenue

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—	—	—	—
TITRE PREMIER	TITRE PREMIER	TITRE PREMIER	TITRE PREMIER
<p align="center"><b>SURVEILLANCE, INFORMATION, OBJECTIFS DE QUALITÉ DE L'AIR, SEUILS D'ALERTE ET VALEURS LIMITES</b></p>	<p align="center"><b>SURVEILLANCE, INFORMATION, OBJECTIFS DE QUALITÉ DE L'AIR, SEUILS D'ALERTE ET VALEURS LIMITES</b></p>	<p align="center"><b>SURVEILLANCE, INFORMATION, OBJECTIFS DE QUALITÉ DE L'AIR, SEUILS D'ALERTE ET VALEURS LIMITES</b></p>	<p align="center"><b>SURVEILLANCE, INFORMATION, OBJECTIFS DE QUALITÉ DE L'AIR, SEUILS D'ALERTE ET VALEURS LIMITE</b></p>
Art. 3.	Art. 3.	Art. 3.	Art. 3.
<p>L'Etat assure la surveillance de la qualité de l'air. Des objectifs de qualité de l'air, des seuils d'alerte et des valeurs limites sont fixés après avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France.</p>	<p>L'Etat assure la surveillance de la qualité de l'air. Il peut confier à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie la coordination technique de cette surveillance. 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.</p>	<p>L'Etat assure, avec le concours des collectivités territoriales, la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé. Il confie à l'Agence ...</p> <p align="center">... technique de la surveillance de la qualité de l'air. Des objectifs ...</p> <p>... 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.</p>	<p>L'Etat assure, avec le concours des collectivités territoriales, dans le respect de leur libre administration et des principes de décentralisation, la surveillance ...</p>
		<p align="center">Au sens de la présente loi, on entend par :</p>	<p align="right">... épidémiologiques. <i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—	—	<p>- 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 ;</p> <p>- 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 ;</p> <p>- 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.</p>	<p>—</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Les substances dont le rejet dans l'atmosphère peut contribuer à une dégradation de la qualité de l'air au regard des objectifs mentionnés à l'alinéa précédent sont surveillées, notamment par l'observation de l'évolution des paramètres propres à révéler l'existence d'une telle dégradation.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p>Les substances ...</p> <p>... mentionnés au premier alinéa sont surveillées ...</p>	<p>Les substances ...</p>
<p>La surveillance est effective au plus tard au 1er janvier 1997 s'agissant des agglomérations de plus de 250 000 habitants, au 1er janvier 1998 s'agissant des agglomérations de plus de 100 000 habitants et au 1er janvier 2000 pour l'ensemble du territoire national.</p>	<p>Un dispositif de surveillance de la qualité de l'air sera mis en place au plus tard : pour le 1er janvier 1997 dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, pour le 1er janvier 1998 dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et pour le 1er janvier 2000 pour l'ensemble du territoire national.</p>	<p>Un dispositif ...</p> <p>... l'air et de ses effets sur la santé sera mis ...</p> <p>.. national. Les modalités de surveillance sont adaptées aux besoins de chaque zone intéressée.</p>	<p>Un dispositif ...</p> <p>...pour le 31 mars 1997 dans...</p>
		<p>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.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Dans chaque région, et dans la collectivité territoriale de Corse, l'Etat peut confier cette surveillance à un ou des organismes agréés. Ceux-ci associent, de façon équilibrée, des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales, des représentants des diverses activités contribuant à l'émission des substances surveillées, des associations agréées de protection de l'environnement et, le cas échéant, des personnalités qualifiées. Les modalités de surveillance sont adaptées aux besoins de chaque zone intéressée.</p>	<p>Dans... ... l'Etat confie la mise en oeuvre de cette surveillance... ... de l'Etat et de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, des collectivités territoriales ... ... l'environnement, des associations agréées de protection de la santé et des associations de consommateurs et, le cas échéant ... ... intéressée.</p>	<p>Dans... ... 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'Etat.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>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.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>Les matériels ... ... agrément de l'autorité administrative. Celle-ci détermine les méthodes de mesure et les critères d'emplacement des matériels utilisés.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
Art. 4.	Art. 4.	Art. 4.	Art. 4.
Le droit à l'information sur la qualité de l'air est reconnu à chacun sur l'ensemble du territoire et s'exerce selon les modalités définies par le présent article.	<i>(Alinéa sans modification)</i>	Le droit ...  ... de l'air et ses effets sur la santé et l'environnement est reconnu à chacun sur l'ensemble du territoire. L'Etat est le garant de l'exercice de ce droit, de la fiabilité de l'information et de sa diffusion. Ce droit s'exerce selon les modalités définies au présent article.	<i>(Alinéa sans modification)</i>  <i>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 agrément au titre de la présente loi.</i>



Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Sans préjudice des dispositions de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978, les informations relatives à la surveillance de la qualité de l'air, aux émissions dans l'atmosphère et aux consommations d'énergie, font l'objet d'une publication périodique qui peut être confiée aux organismes agréés mentionnés à l'article 3 de la présente loi.</p>	<p>Sans préjudice des dispositions de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, les résultats d'études épidémiologiques liées à la pollution atmosphérique, ainsi que les informations relatives à la surveillance de la qualité de l'air, aux émissions dans l'atmosphère et aux consommations d'énergie, font l'objet d'une publication périodique qui est confiée, pour leur zone de compétence, aux organismes agréés mentionnés à l'article 3.</p>	<p>Sans préjudice ...</p> <p>... informations et prévisions relatives ...</p> <p>... qui peut être confiée ...</p> <p>... article 3.</p> <p>L'Etat publie chaque année un inventaire des émissions des substances polluantes et un inventaire des consommations d'énergie. Il publie également un rapport sur la qualité de l'air, son évolution possible et ses effets sur la santé et l'environnement. L'inventaire des émissions des substances polluantes et le rapport sur la qualité de l'air, son évolution possible et ses effets sur la santé et l'environnement sont soumis à l'avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France..</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p> <p>(Alinéa sans modification)</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Lorsque les objectifs de qualité de l'air ne sont pas atteints ou lorsque les seuils d'alerte et valeurs limites mentionnés à l'article 3 sont dépassés ou risquent de l'être, le public en est <i>immédiatement</i> informé.</p>	<p>Lorsque ...</p> <p>... informé par l'autorité administrative compétente. Cette information peut également porter sur les valeurs mesurées, les conseils aux populations concernées et les dispositions réglementaires arrêtées. L'autorité administrative compétente peut déléguer la mise en oeuvre de cette information aux organismes agréés prévus à l'article 3.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>Lorsque ...</p> <p>informé...</p>
<p>Un inventaire des émissions des substances polluantes, un inventaire des consommations d'énergie ainsi qu'un rapport sur la qualité de l'air sont publiés chaque année.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>Alinéa supprimé</p>	<p>Suppression de l'alinéa maintenue</p>
<p>Art. 5.</p>	<p>Art. 5.</p>	<p>Art. 5.</p>	<p>Art. 5.</p>
<p>Les conditions d'application du présent titre sont définies par un décret en Conseil d'Etat qui détermine notamment les seuils d'alerte et les valeurs limites mentionnés à l'article 3 ainsi que la liste des substances mentionnées au deuxième alinéa de cet article.</p>	<p>Les conditions ...</p> <p>... titre et notamment la liste des substances mentionnées au deuxième alinéa de l'article 3 sont définies par un décret en Conseil d'Etat. La liste et la carte des communes incluses dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants ainsi que dans les agglomérations comprises entre 100 000 et 250 000 habitants sont annexées à ce décret.</p>	<p>Supprimé</p>	<p>Suppression maintenue</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—  TITRE II	—  TITRE II	—  TITRE II	—  TITRE II
<b>PLANS RÉGIONAUX POUR LA QUALITÉ DE L'AIR</b>	<b>PLANS RÉGIONAUX POUR LA QUALITÉ DE L'AIR</b>	<b>PLANS RÉGIONAUX POUR LA QUALITÉ DE L'AIR</b>	<b>PLANS RÉGIONAUX POUR LA QUALITÉ DE L'AIR</b>
Art. 6.	Art. 6.	Art. 6.	Art. 6.
Le préfet de région, et en Corse le préfet de Corse peut élaborer un plan régional pour la qualité de l'air qui fixe des orientations permettant, pour atteindre les objectifs de qualité de l'air mentionnés à l'article 3, de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets. Ce plan fixe également des objectifs de qualité de l'air spécifiques à certaines zones lorsque les nécessités de leur protection le justifient.	Le préfet ... ... Corse, élabore un plan ..	<i>(Alinéa sans modification)</i>	<i>(Sans modification)</i>
A ces fins, le plan régional pour la qualité de l'air s'appuie sur un inventaire des émissions et une évaluation de la qualité de l'air.	<i>(Alinéa sans modification)</i>	A ces fins, ...	... de l'air et de ses effets sur la santé publique et sur l'environnement..
Art. 7.	Art. 7.	Art. 7.	Art. 7.
Le comité régional de l'environnement et les représentants des organismes agréés prévus à l'article 3 de la présente loi sont associés à l'élaboration du plan régional pour la qualité de l'air.	Le comité régional de l'environnement, les conseils départementaux d'hygiène et les représentants ... ... article 3 sont associés ... ... de l'air.	<i>(Alinéa sans modification)</i>	<i>(Alinéa sans modification)</i>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Le projet de plan est mis à la disposition du public pour consultation. Il est transmis pour avis aux conseils municipaux des communes où il existe un plan de déplacements urbains ou un plan de protection de l'atmosphère, ainsi qu'aux conseils généraux. Après modifications éventuelles afin de tenir compte des observations du public et des avis des collectivités consultées, il est arrêté par le préfet de région, après avis du conseil régional.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p>Le projet...</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Le plan peut être révisé au terme d'une période de cinq ans.</p>	<p>Au terme d'une période de cinq ans, il est fait une évaluation de l'application et des résultats du plan régional d'amélioration de la qualité de l'air par rapport notamment aux objectifs qu'il fixait.</p>	<p>Le plan fait l'objet d'une évaluation au terme d'une période de cinq ans et, le cas échéant, est révisé ; il doit l'être dès lors que les objectifs de qualité de l'air n'ont pas été atteints.</p>	<p>Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé, le cas échéant, si les objectifs de qualité de l'air n'ont pas été atteints.</p>
<p>Le plan est modifié en fonction des éléments objectifs du bilan quinquennal et de l'actualisation des données scientifiques et sanitaires.</p>	<p>Le plan est modifié en fonction des éléments objectifs du bilan quinquennal et de l'actualisation des données scientifiques et sanitaires.</p>	<p>Le plan est alors modifié ...</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>En région Ile-de-France, le préfet de police de Paris, préfet de la zone de défense de Paris, et le maire de Paris sont associés à l'élaboration et à la révision du plan. Celui-ci est approuvé par le préfet de région après avis du préfet de police.</p>	<p>En région Ile-de-France, le préfet de police de Paris, préfet de la zone de défense de Paris, et le maire de Paris sont associés à l'élaboration et à la révision du plan. Celui-ci est approuvé par le préfet de région après avis du préfet de police.</p>	<p>... sanitaires.</p> <p>En région d'Ile-de-France, le maire de Paris est associé à l'élaboration et à la révision du plan.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—	—	Art. 8.  Conforme.	—
TITRE III  PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE	TITRE III  PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE	TITRE III  PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE	TITRE III  PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE
Art. 9.	Art. 9.	Art. 9.	Art. 9.
I.- Dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ainsi que dans les zones où, dans des conditions précisées par décret en Conseil d'Etat, les valeurs limites mentionnées à l'article 3 de la présente loi sont dépassées, le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère, compatible avec les orientations du plan régional de la qualité de l'air lorsque ce plan existe.	I.- Dans toutes ...  ...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.	I.- Dans toutes ...  ... sont <i>ou risquent d'être</i> dépassées, ...  ... l'air.	I.- Dans toutes ...  ... sont dépassées, ...  ... l'air, <i>s'il existe</i> .
II.- Le projet de plan est, après avis du comité régional de l'environnement, soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.	II.- Le projet ...  ... l'environnement et <i>du ou</i> des conseils départementaux d'hygiène concernés, 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 ...  ...soumis, pour avis, aux conseils municipaux et, lorsqu'ils existent, aux organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale concernés. Il est ensuite soumis à enquête publique... .. environnement.	II.- Le projet ...  ... l'environnement et des conseils départementaux ...  ...et, lorsqu' <i>elles</i> existent, aux <i>autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains</i> . L' <i>avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable</i> . Il est ensuite... .. environnement.

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission	
—	—	—	—	
.....		III. et IV. - <i>(Non modifiés)</i>	.....	
Art. 10.	Art. 10.	Art. 10.	Art. 10.	
<p>Le plan de protection de l'atmosphère peut renforcer les objectifs de qualité de l'air mentionnés à l'article 3 de la présente loi et fixe, ou, lorsqu'il existe un plan régional pour la qualité de l'air, précise, <i>s'il y a lieu</i>, les orientations permettant d'atteindre ces objectifs ainsi que les modalités de l'alerte. Il peut, en outre, renforcer les mesures techniques mentionnées aux articles 19 et 20 de la présente loi.</p>	<p>Le plan ...  ... article 3 et fixe, ...</p>	<p>Le plan ...  ...3 et précise les orientations permettant de les atteindre ainsi que les modalités ...</p>	<p>V. - <i>(Sans modification)</i></p> <p>Le plan de protection de l'atmosphère a pour objet, dans un délai qui est 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.</p>	
	... et 20.	... et 20.		
		<p><i>L'application de ce plan doit avoir pour objet de ramener, à l'intérieur de la zone, la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites dans un délai fixé par ce plan.</i></p>	<p><i>Lorsque des circonstances particulières locales liées à la protection des intérêts définis aux articles 1 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.</i></p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Il recense les mesures qui peuvent être mises en oeuvre pour atteindre les objectifs qu'il a fixés notamment en ce qui concerne les règles de fonctionnement et d'exploitation de certaines catégories d'installations, l'usage des carburants ou combustibles, les conditions d'utilisation de certains objets mobiliers, l'augmentation de la fréquence des contrôles des émissions des installations, des véhicules ou autres objets mobiliers, et l'élargissement de la gamme des substances contrôlées.</p>	<p>Le décret mentionné à l'article 13 précise les mesures ... objectifs fixés par le plan de protection de l'atmosphère, notamment ...</p> <p>... contrôlées.</p>	<p>Le décret mentionné à l'article 11 bis précise ...</p> <p>... contrôlées.</p> <p>Art. 11.</p> <p><b>Conforme.</b></p> <p>Article 11 bis (nouveau).</p> <p>Les modalités d'application du présent titre sont fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p> <p>Article 11 bis.</p> <p>(Sans modification)</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
Art. 12.	Art. 12.	Art. 12.	Art. 12.
<p>Lorsque les seuils d'alerte sont atteints, le préfet prend des mesures propres à limiter l'ampleur et les effets de la pointe de pollution sur la population. Ces mesures, prises après consultation des maires intéressés, comportent un dispositif de restriction ou de suspension des activités concourant aux pointes de pollution, y compris, le cas échéant, de la circulation des véhicules, et de réduction des émissions des sources fixes et mobiles.</p>	<p>Lorsque les seuils d'alerte sont atteints ou risquent d'être dépassés, le préfet prend des mesures propres à limiter l'ampleur et les effets de la pointe de pollution sur la population. Ces mesures, prises après consultation des maires intéressés, comportent un dispositif de restriction ou de suspension des activités concourant aux pointes de pollution, y compris, le cas échéant, de la circulation des véhicules, et de réduction des émissions des sources fixes et mobiles.</p>	<p>Lorsque les seuils d'alerte sont atteints ou risquent de l'être, le préfet en informe immédiatement le public selon les modalités prévues à l'article 4 et prend des mesures... ...Ces mesures, prises en application du plan de protection de l'atmosphère lorsqu'il existe et après information des maires...  ... mobiles.</p>	<p>(Sans modification)</p>
Art. 13.	Art. 13.	Art. 13.	Art. 13.
<p>Les modalités d'application du présent titre sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Les dispositions de l'article 12 sont toutefois d'application immédiate.</p>	<p>Les modalités d'application du présent titre sont, en tant que de besoin, fixées par décret en Conseil d'Etat. Toutefois, les dispositions de l'article 12 sont d'application immédiate.</p>	Supprimé	Suppression maintenue
		Art. 13 bis. (nouveau)	Art. 13 bis.
		<p>En cas de dépassement des seuils de pollution visés à l'article 3 et de déclenchement de la procédure d'alerte, la gratuité d'accès aux transports collectifs est obligatoire dans les agglomérations concernées.</p>	Supprimé



Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—  TITRE IV  PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS  Art. 14.  L'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des trans- ports intérieurs est remplacé par les articles suivants :	—  TITRE IV  PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS  Art. 14.  L'article 28 ...  ... par trois articles ainsi rédi- gés :	—  TITRE IV  PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS  Art. 14.  <i>(Alinéa sans modification)</i>	—  TITRE IV  PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS  Art. 14.  <i>(Alinéa sans modification)</i>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>« Art. 28.- Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du plan régional pour la qualité de l'air, des schémas directeurs et des schémas de secteur définis par le code de l'urbanisme s'ils existent. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre.</p>	<p>« Art. 28.- Le plan ... urbains. Il doit être compatible avec les orientations des schémas directeurs et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définies par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air. Il couvre l'ensemble du territoire ...</p> <p>... en oeuvre.</p>	<p>« Art. 28.- Le plan ...</p> <p>... de l'air, s'il existe. Il couvre ...</p> <p>... de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a ...</p> <p>... en oeuvre.</p>	<p>« Art. 28.- Le plan ...</p> <p>oeuvre. Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la mise en oeuvre des mesures qu'il contient.</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>« L'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire pour toute agglomération de plus de 250 000 habitants.</p>	<p>« Un plan de déplacements urbains est obligatoire pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants dont la carte est fixée conformément à l'article 5 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.</p>	<p>Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, l'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont la carte est fixée conformément au huitième alinéa de l'article 3 de la loi n° du précitée.</p>	<p>Dans...</p> <p>...agglomérations dont le périmètre de transports urbains comporte plus de 100.000 habitants.</p>
<p>« Art. 28-1.- Les orientations du plan de déplacements urbains portent sur :</p>	<p>« Art. 28-1.- (Alinéa sans modification)</p>	<p>« Art. 28-1.- (Alinéa sans modification)</p>	<p>« Art. 28-1.- (Alinéa sans modification)</p>
<p>« 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 ;</p>	<p>« 1° (Sans modification)</p>	<p>« 1°A (nouveau) La diminution du trafic automobile ;</p>	<p>« 1°A (Sans modification)</p>
<p>« 2° l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en oeuvre d'actions d'information sur la circulation ;</p>	<p>« 2° (Sans modification)</p>	<p>« 1° Le développement ...</p> <p>... à pied, en prévoyant à cet effet de leur réserver au moins 50 % de la future voirie publique dans les nouvelles zones d'aménagement concerté.</p>	<p>« 1° Le développement ...</p> <p>... à pied.</p>
	<p>« 2° (Sans modification)</p>	<p>« 2° (Sans modification)</p>	<p>« 2° (Sans modification)</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>« 3° l'organisation du stationnement sur le domaine public et les conditions de sa tarification, selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs.</p>	<p>« 3° (Sans modification)</p>	<p>« 3° L'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et souterrain, et les conditions ...</p>	<p>« 3° (Sans modification)</p>
<p>... d'utilisateurs, en privilégiant les véhicules peu polluants ;</p>	<p>« 4° (nouveau) le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement.</p>	<p>... d'utilisateurs, en privilégiant les véhicules peu polluants ;</p>	<p>« 4° (Sans modification)</p>
<p>« 4° (nouveau) le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement.</p>	<p>« 4° (nouveau) le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement.</p>	<p>« 4° (Sans modification)</p>	<p>« 4° (Sans modification)</p>
<p>« 5° (nouveau) 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 co-voiturage.</p>	<p>« 5° (nouveau) 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 co-voiturage.</p>	<p>« 5° (nouveau) 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 co-voiturage.</p>	<p>« 5° (Sans modification)</p>
<p>« Art. 28-2.- Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il couvre. Les services de l'Etat sont associés à son élaboration. Les représentants des usagers des transports et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.</p>	<p>« Art. 28-2.- Le plan...  ... représentants des professions et des usagers des transports ...  ... plan.</p>	<p>« Art. 28-2.- Le plan ...  ... transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations ...  ... plan.</p>	<p>« Art. 28-2.- (Sans modification)</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>« Le projet de plan est arrêté par délibération de l'autorité organisatrice puis soumis pour avis aux conseils municipaux, généraux et régionaux intéressés ainsi qu'aux préfets. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite mis à la disposition du public, pendant deux mois.</p>	<p>« Le projet ... ... puis, sous un délai de six mois, soumis ...</p>	<p>« Le projet ...  ... 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.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>« A l'issue du délai de mise à disposition du public, le plan, éventuellement modifié pour tenir compte des observations du public, est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice des transports.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>« Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est approuvé ...</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>« Les orientations du plan sont mises en oeuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Elles sont prises en compte par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains.</p>	<p>« Le plan est mis en oeuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Sans préjudice des dispositions des articles L.2213-1 à L.2213-6 du code général des collectivités territoriales, il est pris en compte ... ... urbains.</p>	<p>« Le plan ...  ... 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.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>« Art. 28-3.- Dans la région Ile-de-France, le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'Etat. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du schéma directeur de l'Ile-de-France prévu par l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme.</p>	<p>« Art. 28-3.- Dans la région ... ... directeur de la région Ile-de-France ... ... urbanisme.</p>	<p>« Art. 28-3.- Dans la région d'Ile-de-France... ... région d'Ile-de-France ... ... urbanisme.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>« Au terme d'une période de cinq ans, le plan est l'objet d'une évaluation et révisé le cas échéant.</p> <p>« Art. 28-3.- <i>(Alinéa sans modification)</i></p>
		<p>« 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. Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, le plan est approuvé par le préfet après délibération de l'autorité organisatrice des transports. La délibération est réputée prise si elle n'intervient pas dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan.</p> <p>« 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.</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>« Le syndicat des transports parisiens et le conseil régional d'Ile-de-France sont associés à son élaboration et délibèrent sur le projet de plan. Les représentants des usagers des transports et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.</p>	<p>« Le syndicat des transports parisiens, le conseil régional d'Ile-de-France et le conseil de Paris sont associés à son élaboration et délibèrent sur le projet de plan. Le préfet de police et les préfets des départements concernés sont également associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers des transports et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.</p>	<p>« Le syndicat ...</p> <p>...transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations ...</p> <p>...plan.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>« Le plan est ensuite mis à la disposition du public, pendant deux mois. A l'issue de ce délai, le plan, éventuellement modifié pour tenir compte des observations du public, est arrêté par l'autorité administrative, après qu'il a été soumis pour avis, sous un délai de six mois, au Conseil de Paris ainsi qu'aux conseils généraux et conseils municipaux concernés. Les décisions des autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains doivent prendre en compte les orientations du plan. »</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>« Le projet de plan est soumis pour avis aux conseillers municipaux et généraux concernés. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de six mois après transmission du projet est réputé favorable. Le projet est ensuite soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 précitée. Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est arrêté par l'autorité administrative. Les décisions...</p>	<p>« Le projet... ...avis aux conseils municipaux...</p>
		<p>...du plan. »</p>	<p>...du plan. »</p>
		<p>Art. 15.</p>	
		<p>Conforme.</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission	
TITRE V	TITRE V	TITRE V	TITRE V	
URBANISME ET ENVIRONNEMENT	URBANISME ET ENVIRONNEMENT	URBANISME ET ENVIRONNEMENT	URBANISME ET ENVIRONNEMENT	
Art. 16.	Art. 16.	Art. 16.	Art. 16.	
L'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est modifié comme suit :	L'article 14 ... ... 1982 précitée est ainsi modifié :	<i>(Alinéa sans modification)</i>	<i>(Alinéa sans modification)</i>	
.....		I. - <i>(Non modifié)</i>	.....	
II.- Il est ajouté après le troisième alinéa un alinéa ainsi rédigé :	II.- Le troisième alinéa est complété par une phra- se ainsi rédigée :	II.- <i>(Alinéa sans modification)</i>	II.- <i>(Alinéa sans modification)</i>	
« Ces schémas directeurs comprennent une analyse globale des effets sur l'environnement. »	<i>(Alinéa sans modification)</i>	« Ces schémas ...  ... l'environnement et sur la santé. »	« Ces schémas ...  ... l'environnement.	
Art. 17.	Art. 17.	Art. 17.	Art. 17.	
.....		I.- <i>(Non modifié)</i>	.....	
II.- A l'article L. 121- 10 du code de l'urbanisme, après les mots : ", utilisation de l'espace", sont insérés les mots : "de maîtriser les besoins de déplacements", et après les mots : "risques technologiques", sont insérés les mots : ", ainsi que les pollutions et nuisances de toute nature".	II.- A l'article...  ... pollutions atmo- sphériques, au sens de l'article 2 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ».	II.- A l'article...  ... pollutions et nuisances de toute nature ».	II.- <i>(Sans modification)</i>	



Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>III.- Au premier alinéa de l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme, après le mot : "préservation", sont insérés les mots : "des milieux naturels, de la qualité de l'air et", et après les mots : "ils prennent en considération", sont insérés les mots : "l'impact des pollutions et nuisances de toute nature induites par ces orientations ainsi que".</p>	<p>III.- Au premier ...</p> <p>...mots : « de la qualité...</p> <p>... pollutions atmosphériques, au sens de l'article 2 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, induites par ces orientations ainsi que ».</p>	<p>III.- Au premier ...</p> <p>... pollutions et nuisances de toute nature induites par ces orientations ainsi que ».</p>	<p>III.- <i>(Sans modification)</i></p>
<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>IV.- <i>(Non modifié)</i></p>	<p>.....</p>
<p>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.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p>Alinéa supprimé</p>	<p><i>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.</i></p>
<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>V (nouveau).- 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 ».</p>	<p>V. <i>(Sans modification)</i></p>
<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>VI (nouveau).- 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 ».</p>	<p>VI. <i>(Sans modification)</i></p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p align="center">Art. 18.</p> <p>Au quatrième alinéa de l'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, après le mot : "engendrerait", sont ajoutés les mots : "l'étude de ses effets sur la santé", et après les mots : "dommageables pour l'environnement", sont ajoutés les mots : « et la santé ; en outre, pour les infrastructures et les installations, l'étude d'impact comprend une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances de toute nature et une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ; ».</p>	<p align="center">Art. 18.</p> <p>Au septième alinéa...</p> <p>...mots : « et la santé ; en outre, pour les infrastructures et les installations, l'étude d'impact comprend une analyse des coûts collectifs des pollutions atmosphériques, au sens de l'article 2 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ; ».</p>	<p align="center">Art. 17 bis (nouveau)</p> <p>Dans la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 200-1 du code rural, après les mots : « besoins de développement », sont insérés les mots : « et la santé ».</p> <p align="center">Art. 18.</p> <p>Au septième alinéa...</p> <p>... « engendrerait », sont insérés les mots ...</p> <p>... infrastructures de transport, l'étude d'impact...</p> <p>... des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ; ».</p> <p>Dans le même article, il est inséré un huitième alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Les conditions dans lesquelles les organismes effectuant ces études sont agréés ; ».</p>	<p align="center">Art. 17 bis.</p> <p align="center">Supprimé</p> <p align="center">Art. 18.</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p align="right">Alinéa supprimé</p> <p align="right">Alinéa supprimé</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Les dispositions du présent article s'appliquent aux demandes qui doivent être accompagnées d'une étude d'impact et qui sont déposées à compter du premier jour du septième mois suivant la publication de la présente loi.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p align="center">TITRE VI</p>	<p align="center">TITRE VI</p>	<p align="center">TITRE VI</p>	<p align="center">TITRE VI</p>
<p><b>MESURES TECHNIQUES NATIONALES</b></p>	<p><b>MESURES TECHNIQUES NATIONALES</b></p>	<p><b>MESURES TECHNIQUES NATIONALES DE PREVENTION DE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE ET D'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ENERGIE</b></p>	<p><b>MESURES TECHNIQUES NATIONALES DE PREVENTION DE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE ET D'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ENERGIE</b></p>
<p align="center">Art. 19.</p>	<p align="center">Art. 19.</p>	<p align="center">Art. 19.</p>	<p align="center">Art. 19.</p>
<p>I.- En vue de réduire la consommation d'énergie et de limiter les sources d'émission de substances polluantes, peuvent être réglementés et contrôlés dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat :</p>	<p>I.- (Alinéa sans modification)</p>	<p>I.- En vue de réduire la consommation d'énergie, d'améliorer la santé et de limiter les sources d'émission de substances polluantes, des décrets en Conseil d'Etat définissent :</p>	<p>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:</p>
<p>1° la fabrication, l'utilisation et l'entretien des objets mobiliers, autres que les véhicules, ainsi que la fabrication et l'utilisation des produits ;</p>	<p>1° les normes et spécifications, l'utilisation et l'entretien des objets mobiliers, autres que les véhicules, ainsi que les normes et spécifications, et l'utilisation des produits ;</p>	<p>- les normes et spécifications applicables à la fabrication, la mise sur le marché, le stockage, l'utilisation, l'entretien et l'élimination des biens mobiliers autres que les véhicules, lesquels sont visés à l'article 21 ;</p>	<p>- les spécifications techniques 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.</p>
<p>2° l'élaboration, la commercialisation et l'utilisation des combustibles et carburants.</p>	<p>2° les normes et spécifications, la commercialisation et l'utilisation des combustibles et carburants.</p>	<p>- les normes et spécifications applicables à la construction, l'utilisation, l'entretien et la démolition des biens immobiliers ;</p>	<p>- les spécifications techniques applicables... ...immobiliers ;</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>II.- Les décrets mentionnés au I ci-dessus peuvent aussi :</p>	<p>II.- (Alinéa sans modification)</p>	<p>- les conditions de contrôle des opérations mentionnées aux deux alinéas précédents.</p> <p>II.- (Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p> <p>II.- (Alinéa sans modification)</p>
<p>1° imposer aux constructeurs et utilisateurs de vérifier et contrôler leurs appareils, à leur diligence et à leurs frais ;</p>	<p>1° imposer aux constructeurs et utilisateurs de contrôler leurs appareils, à leur diligence et à leurs frais ;</p>	<p>1° Imposer... ... contrôler les consommations d'énergie et les émissions de substances polluantes, à leur diligence et à leurs frais ;</p>	<p>1° Imposer... ...polluantes des équipements de chauffage et de climatisation à leur diligence et à leurs frais ;</p>
<p>2° préciser les conditions d'interdiction ou de limitation de la publicité ou des campagnes d'information commerciale relatives à l'énergie ou à des appareils consommateurs d'énergie lorsqu'elles sont de nature à favoriser la consommation d'énergie dans les cas autres que ceux prévus à l'article premier de la loi n° 74-908 du 29 octobre 1974 relative aux économies d'énergie ;</p>	<p>2° prescrire les conditions de limitation de la publicité ... ...ou à des appareils consommateurs d'énergie, ou l'obligation d'afficher la consommation énergétique des appareils consommateurs d'énergie, lorsqu'elles sont de nature à favoriser la consommation d'énergie dans les cas autres que ceux prévus à l'article premier de la loi n° 74-908 du 29 octobre 1974 relative aux économies d'énergie ;</p>	<p>2° Prescrire ... ... ou à des biens consommateurs d'énergie, ou l'obligation d'afficher la consommation énergétique des biens consommateurs d'énergie lorsqu'elles... ...d'énergie ;</p>	<p>2° (Sans modification)</p>
<p>3° définir les cas et conditions dans lesquels peut être interdite ou réglementée l'émission dans l'atmosphère des substances visées à l'article 2 de la présente loi.</p>	<p>3° définir les cas et conditions dans lesquels peut être réglementée ou, le cas échéant, interdite l'émission... ... l'article 2.</p>	<p>3° Supprimé</p>	<p>3° Suppression maintenue</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>III.- Pour satisfaire aux dispositions de la présente loi, un décret à l'exception du gaz de pétrole liquéfié et des carburants pour aéronefs, devront comporter un taux minimal d'oxygène avant le 1er janvier 2000.</p>	<p>III.- Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles l'ensemble des carburants et des combustibles liquides, à l'exception du fuel lourd, des soutes marines, du gaz de pétrole... ... 2000.</p> <p>IV (nouveau).- Un décret en Conseil d'Etat fixe, pour l'ensemble des carburants, à l'exception du gaz de pétrole liquéfié et des carburants pour aéronefs, des teneurs maximales en aromatiques, en benzène, en oléfines et en soufre.</p>	<p>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 1er janvier 2000. Ce décret en Conseil d'Etat fixe également les conditions dans lesquelles les carburants devront être reformulés avant la même date.</p> <p>IV. - Supprimé</p> <p>V (nouveau). - Pour satisfaire aux dispositions de la présente loi, un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles l'ensemble des constructions devront comporter une quantité minimale de matériaux en bois avant le 1er janvier 2000. Ce bois est récolté par une sylviculture respectueuse de l'environnement.</p>	<p>III.- Un décret... ...2000.</p> <p>IV. - Un décret fixe les conditions dans lesquelles les <i>spécifications des carburants mentionnées au paragraphe III</i> devront être <i>redéfinies</i> avant la même date.</p> <p>V. - (Sans modification)</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—	—	—	—
	Art. 19 bis (nouveau).	Art. 19 bis	Art. 19 bis
	Sous réserve des contraintes liées à la bonne marche du service, l'Etat et ses établissements publics, les entreprises nationales, ainsi que, sous réserve de leur libre administration, les collectivités territoriales et leurs groupements sont invi- tés :	Supprimé	Suppression maintenue
	1° soit à utiliser des carburants dont le taux minimum d'oxygène a été relevé ;		
	2° soit, lors du renouvellement de leur parc automobile, à acquérir des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel.		
	Un décret précise les conditions d'application du présent article.		
Art. 20.	Art. 20.	Art. 20.	Art. 20.
Les décrets prévus à l'article 19 ci-dessus peuvent déterminer les conditions dans lesquelles les autorités administratives compétentes sont habilitées à :	Les décrets prévus à l'article 19 ci-dessus fixent en tant que de besoin les condi- tions...	Les décrets ... ... fixent les conditions ...	<i>(Alinéa sans modification)</i>
	... habilitées à :	... habilitées à :	
1° définir des normes de rendement applicables à certaines catégories d'appareils consommateurs d'énergie ;	1° <i>(Sans modification)</i>	1° <i>(Sans modification)</i>	1° <i>(Sans modification)</i>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
2° agréer des experts ou organismes chargés de ces vérifications et contrôles ;	2° agréer des experts ou organismes chargés des contrôles prévus au 1° du II de l'article 19 ;	2° Délivrer et retirer l'agrément des experts ... ...article 19 ;	2° ( <i>Sans modification</i> )
3° prescrire l'obligation d'afficher la consommation énergétique des produits et des appareils sur le lieu de leur vente ou de la location et préciser les méthodes de mesure ;	3° prescrire ... ... de leur location ... ... mesure ;	3° Prescrire... ...énergétique de certains biens sur le lieu ... ... mesure ;	3° ( <i>Sans modification</i> )
4° prescrire l'obligation d'afficher le montant annuel des frais de chauffage et d'eau chaude des logements proposés à la vente ou à la location et préciser les méthodes de mesure.	4° ( <i>Sans modification</i> )	4° Prescrire ... ...de chauffage, d'eau chaude et de climatisation des logements ou locaux à usage tertiaire proposés à la vente ... ... mesure.	4° Prescrire l'obligation d'afficher <i>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</i> proposés à la vente ou à la location et préciser les méthodes d'évaluation des consommations conventionnelles.
		5° (nouveau) Prescrire l'obligation d'équiper les immeubles d'habitation ou à usage tertiaire dont le permis de construire a été délivré au moins six mois après la date de publication de la présente loi de conduits de fumée permettant de choisir l'énergie la plus économe et la moins polluante ainsi que l'obligation d'utiliser des réseaux urbains ou industriels de fourniture de chaleur et de froid.	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 du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
Art. 21.	Art. 21.	Art. 21.	Art. 21.
II.- Au titre III du livre II du code de la route, il est inséré après l'article L. 8 un article L. 8-1 ainsi rédigé :	II.- (Alinéa sans modification)	I.- (Non modifié)  II.- Il est inséré, avant l'article L. 8 du code de la route, un article L. 8 A ainsi rédigé :	6° (Sans modification)  II.- (Sans modification)
« Art. L. 8-1.- Les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route et à minimiser la consommation d'énergie, les émissions de substances polluantes, notamment de dioxyde de carbone, visées à l'article 2 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ainsi que les autres nuisances susceptibles de compromettre la santé publique.	« Art. L. 8-1.- (Alinéa sans modification)	« Art. L. 8 A.- (Alinéa sans modification)	
		« La consommation énergétique des véhicules et leurs méthodes de mesure doivent être affichées sur le lieu de leur vente ou de leur location.	



Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
« Certaines catégories de véhicules font l'objet d'une identification fondée sur leur contribution à la pollution atmosphérique.	« Les véhicules automobiles font l'objet d'une identification fondée sur leur contribution à la prévention de la pollution atmosphérique.	« Les véhicules ...	
« Des décrets en Conseil d'Etat déterminent les conditions d'application du présent article. »	<i>(Alinéa sans modification)</i>	<i>(Alinéa sans modification)</i>	
		... contribution à la limitation de la pollution atmosphérique. Les véhicules ainsi identifiés peuvent notamment bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées.	
		III. (nouveau) - Il est inséré, après l'article L. 8 A du code de la route, un article L. 8 B ainsi rédigé :	<i>III. (Alinéa sans modification)</i>
		« Art. L. 8 B. - Les personnes gérant des flottes de plus de cinquante véhicules doivent prévoir, lors du renouvellement des véhicules usagés, le remplacement d'au moins 20 % de ces véhicules par des véhicules fonctionnant au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié. »	« 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 du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p style="text-align: center;">TITRE VII</p> <p style="text-align: center;"><b>DISPOSITIONS FINANCIÈRES</b></p> <p style="text-align: center;">Art. 22.</p> <p>La fiscalité des énergies fossiles tient compte de l'incidence de leur utilisation sur la compétitivité de l'économie, l'environnement et la sécurité d'approvisionnement et vise, au regard de ces objectifs, un traitement équilibré entre les différents types de combustibles ou de carburants.</p> <p>Le financement de la surveillance de la qualité de l'air est assuré dans les conditions prévues par chaque loi de finances à partir du produit de la fiscalité des énergies fossiles.</p>	<p style="text-align: center;">TITRE VII</p> <p style="text-align: center;"><b>DISPOSITIONS FINANCIÈRES ET FISCALES</b></p> <p style="text-align: center;">Art. 22.</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>Le financement ... de l'air, qui tient compte du produit de la fiscalité des énergies fossiles, est assuré dans les conditions prévues par les lois de finances.</p>	<p style="text-align: center;">TITRE VII</p> <p style="text-align: center;"><b>DISPOSITIONS FINANCIÈRES ET FISCALES</b></p> <p style="text-align: center;">Art. 22.</p> <p>La fiscalité des énergies fossiles et celle des énergies renouvelables tient compte ... ... l'économie, la santé publique, l'environnement ... ... carburants.</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">TITRE VII</p> <p style="text-align: center;"><b>DISPOSITIONS FINANCIÈRES ET FISCALES</b></p> <p style="text-align: center;">Art. 22.</p> <p><i>(Sans modification)</i></p> <p style="text-align: center;"><i>« Un décret précise les conditions d'application du présent article. »</i></p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>L'évolution de la fiscalité des énergies fossiles fait l'objet d'un rapport sur une période au moins égale à cinq ans établi à partir des principes définis au premier alinéa qui est soumis par le Gouvernement au Parlement, lors de l'examen de la loi de finances pour l'année 1998. Ce rapport est mis à jour tous les deux ans.</p>	<p>Un rapport sur l'évolution de la fiscalité des énergies fossiles sera remis par le Gouvernement au Parlement avant le 2 octobre 1997.</p> <p>Ce rapport, qui sera mis à jour tous les deux ans, devra notamment analyser l'incidence de cette évolution sur l'économie et sur l'environnement.</p>	<p>L'évolution passée de la fiscalité des énergies fossiles fait l'objet d'un rapport portant sur une période au moins égale à cinq ans établi à partir des principes définis au premier alinéa et comportant une projection sur ses orientations futures. Ce rapport, qui est soumis par le Gouvernement au Parlement lors de l'examen de la loi de finances pour l'année 1998, est mis à jour tous les deux ans.</p> <p><b>Alinéa supprimé</b></p> <p>Art. 23.</p> <p>Conforme</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—	—	—	—
	Art. 23 bis (nouveau).	Art. 23 bis.	Art. 23 bis.
	<p>A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1997, les exploitants de réseaux de transports publics en commun de voyageurs faisant équiper leurs véhicules, mis en circulation entre le 1<sup>er</sup> janvier 1991 et le 1<sup>er</sup> 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.</p>	<p>A compter ... ... leur autobus, mis ...  ... 8 000 F par autobus. Les systèmes ...  ... l'environnement.</p>	(Sans modification)
Art. 24.	Art. 24.	Art. 24.	Art. 24.
I.- Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1010 A ainsi rédigé :	I. - (Alinéa sans modification)	I.- (Alinéa sans modification)	(Sans modification)
« Art. 1010 A.- Les véhicules qui fonctionnent au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel, des véhicules, ou du gaz de pétrole liquéfié sont exonérés de la taxe prévue à l'article 1010 du présent code.	« Art. 1010 A.- Les véhicules...  l'article 1010.	« Art. 1010 A.- Les véhicules fonctionnant exclusivement ou non au moyen ...  l'article 1010.	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
	« Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, les véhicules qui fonctionnent alternativement au moyen de supercarburants et de gaz de pétrole liquéfié sont exonérés du quart du montant de la taxe prévue à l'article 1010. »	<i>(Alinéa sans modification)</i>	
Art. 25.	Art. 25.	II.- <i>(Non modifié)</i>	Art. 25.
I.- A.- Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 F bis rédigé comme suit :	Supprimé	I.- A - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 F bis ainsi rédigé :	Supprimé
« Art. 1599 F bis.- Le conseil général peut, sur délibération, exonérer de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur, les véhicules qui fonctionnent au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié.		« Art. 1599 F bis.- Le conseil général peut, sur délibération, exonérer de façon totale ou partielle 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 H. »		« La délibération prend effet dans le délai prévu à l'article 1599 H. »	
B.- Pour la période d'imposition s'ouvrant le 1 <sup>er</sup> décembre 1996, la délibération prévue à l'article 1599 F bis du code général des impôts est notifiée par le préfet aux directions des services fiscaux concernées avant le 30 octobre 1996.		B.- Pour la période d'imposition s'ouvrant le 1 <sup>er</sup> décembre 1996, la délibération prévue à l'article 1599 F bis du code général des impôts est notifiée par le préfet aux directions des services fiscaux concernées avant le 30 octobre 1996.	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>II.- A.- Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 nonies A rédigé comme suit :</p>		<p>II.- A - Il est inséré, dans le code général des im- pôts, un article 1599 nonies A ainsi rédigé :</p>	
<p>« Art. 1599 nonies A.- L'Assemblée de Corse peut, sur délibération, exonérer de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur, les véhi- cules qui fonctionnent au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié.</p>		<p>« Art. 1599 nonies A.- L'Assemblée de Corse peut, sur délibération, exoné- rer de façon totale ou partielle de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur, les véhi- cules qui fonctionnent, exclu- sivement ou non, au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié.</p>	
<p>« La délibération prend effet dans le délai prévu à l'article 1599 duodecies. »</p>		<p>« La délibération prend effet dans le délai prévu à l'article 1599 duodecies. »</p>	
<p>B.- Pour la période d'imposition s'ouvrant le 1<sup>er</sup> décembre 1996, la délibération prévue à l'article 1599 nonies A du code général des impôts est notifiée par le préfet aux directions des services fiscaux concernées avant le 30 octobre 1996.</p>		<p>B.- Pour la période d'imposition s'ouvrant le 1<sup>er</sup> décembre 1996, la délibé- ration prévue à l'article 1599 nonies A du code général des impôts est notifiée par le pré- fet aux directions des services fiscaux concernées avant le 30 octobre 1996.</p>	
Art. 26.	Art. 26.	Art. 26.	Art. 26.
<p>Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 octodecies A rédigé comme suit :</p>	Supprimé	<p>Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 octodecies A ainsi rédigé :</p>	Supprimé

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>« Art. 1599 octodecies A Le conseil régional peut, sur délibération, exonérer de la taxe proportionnelle prévue au I de l'article 1599 sexdecies, la délivrance de certificats d'immatriculation des véhicules automobiles terrestres à moteur qui fonctionnent au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel ou du gaz de pétrole liquéfié. »</p>	<p>« Art. 1599 octodecies A. — Le conseil régional peut, sur délibération, exonérer de façon totale ou partielle 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 ou du gaz de pétrole liquéfié. »</p>	<p>Art. 27.</p>	
.....			
<p>TITRE VIII CONTRÔLES ET SANCTIONS</p>	<p>TITRE VIII CONTRÔLES ET SANCTIONS</p>	<p>TITRE VIII CONTRÔLES ET SANCTIONS</p>	<p>TITRE VIII CONTRÔLES ET SANCTIONS</p>
	<p>Art. 28 A (nouveau).</p>	<p>Art. 28 A.</p>	<p>Art. 28 A.</p>
	<p>Les mesures de contrôle et les sanctions sont prises sur le fondement de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 précitée lorsque l'établissement à l'origine de la pollution relève de cette loi.</p>	<p>Les mesures...  ...lorsque l'installation à l'origine...  ...loi.</p>	<p>(Sans modification)</p>
		<p>Art. 28 et 29.</p>	
.....			
		<p>Conformes.</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
	<p data-bbox="562 445 831 476"><i>Article 29 bis (nouveau).</i></p> <p data-bbox="531 486 870 652">Dans le cadre des opérations prévues à l'article 29, les agents désignés à l'article 28 peuvent :</p> <ul data-bbox="531 683 870 1108" style="list-style-type: none"><li>- prélever des échantillons ou effectuer des mesures en vue d'analyses ou d'essais ;</li><li>- consigner pendant le temps nécessaire à l'exercice des contrôles les objets ou dispositifs susceptibles d'être non conformes aux dispositions de la présente loi ou à celles prises pour son application.</li></ul> <p data-bbox="531 1139 870 1429">Il ne peut être procédé à cette consignation que sur autorisation du président du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les lieux de détention des objets et dispositifs litigieux ou du magistrat délégué à cet effet.</p> <p data-bbox="531 1460 870 1626">Ce magistrat est saisi sur requête par les agents mentionnés au présent article. Il statue dans les vingt-quatre heures.</p> <p data-bbox="531 1657 870 1947">Le président du tribunal de grande instance vérifie que la demande de consignation qui lui est soumise est fondée : cette demande comporte tous les éléments d'information de nature à justifier cette mesure.</p>	<p data-bbox="962 445 1124 476"><i>Article 29 bis.</i></p> <p data-bbox="900 486 1193 528"><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p data-bbox="900 683 1208 725"><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p data-bbox="962 849 1124 880">- consigner...</p> <p data-bbox="885 911 1224 984">...contrôles les biens susceptibles...</p> <p data-bbox="1024 1077 1193 1108">... application.</p> <p data-bbox="970 1139 1116 1170">Il ne peut ...</p> <p data-bbox="885 1336 1224 1398">... détention des biens litigieux ...</p> <p data-bbox="1116 1398 1208 1429">... effet.</p> <p data-bbox="900 1460 1208 1502"><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p data-bbox="900 1657 1208 1699"><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p data-bbox="1316 435 1470 466"><i>Article 29 bis.</i></p> <p data-bbox="1285 486 1486 528"><i>(Sans modification)</i></p>



Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
—	<p>La mesure de consignation ne peut excéder quinze jours. En cas de difficultés particulières liées à l'examen des objets en cause, le président du tribunal de grande instance peut renouveler la mesure pour une même durée par une ordonnance motivée.</p> <p>Les objets consignés sont laissés à la charge de leur détenteur.</p> <p>Le président du tribunal de grande instance peut ordonner la mainlevée de la mesure de consignation à tout moment. Cette mainlevée est de droit dans tous les cas où les agents habilités ont constaté la conformité des objets ou la mise en conformité des objets consignés.</p>	<p>La mesure...</p> <p>...l'examen des biens en cause ...</p> <p>...motivée.</p> <p>Les biens consignés...</p> <p>...détenteur.</p> <p>Le président...</p> <p>...la conformité ou la mise en conformité des biens consignés.</p>	—
Art. 33.	Art. 33.	Art. 30 à 32	Art. 33.
<p>Lorsque l'un des fonctionnaires ou agents désignés à l'article 28 constate l'inobservation des dispositions prévues par la loi ou des textes et décisions pris pour son application, le préfet met en demeure l'intéressé de satisfaire à ces obligations dans un délai déterminé, et l'invite à présenter ses observations dans le même délai.</p>	<p>(Sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Sans modification)</p>
Art. 30 à 32	Art. 30 à 32	Art. 30 à 32	Art. 30 à 32
Conformes	Conformes	Conformes	Conformes

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>Si, à l'expiration de ce délai, il n'a pas obtempéré à cette injonction, le préfet peut :</p>		<p>(Alinéa sans modification)</p>	
<p>a) prescrire la consignation entre les mains d'un comptable public d'une somme répondant des travaux ou opérations de mise en conformité ; cette somme est restituée au fur et à mesure de leur exécution. Pour le recouvrement de cette somme, l'Etat bénéficie d'un privilège de même rang que celui prévu à l'article 1920 du code général des impôts ;</p>		<p>a) (Sans modification)</p>	
<p>b) faire procéder d'office, aux frais de l'intéressé, à l'exécution des travaux ou opérations de mise en conformité ;</p>		<p>b) (Sans modification)</p>	
<p>c) ordonner la suspension de l'activité, l'immobilisation ou l'arrêt du fonctionnement du matériel ou de l'engin en cause jusqu'à l'exécution des travaux ou opérations de mise en conformité.</p>		<p>c) (Sans modification)</p>	
<p>Les sommes consignées en application des dispositions du a) peuvent être utilisées pour régler les dépenses entraînées par l'exécution d'office des mesures prévues aux b) et c) du présent article.</p>		<p>(Alinéa sans modification)</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>—</p> <p>Les décisions prises en application des alinéas précédents sont soumises à un contentieux de pleine juridiction.</p>	<p>—</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p> <p>Lorsque l'état exécutoire pris en application d'une mesure de consignation ordonnée par le préfet fait l'objet d'une opposition devant le juge administratif, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il délègue, statuant en référé, peut, nonobstant cette opposition, à la demande du représentant de l'Etat ou de toute personne intéressée, décider que le recours ne sera pas suspensif, dès lors qu'aucun des moyens avancés ne lui paraît sérieux. Le président du tribunal statue dans les quinze jours de sa saisine.</p>	<p>—</p>
<p>Pendant la durée de la suspension de l'activité, l'exploitant d'une entreprise industrielle, commerciale, agricole ou de services est tenu d'assurer à son personnel le paiement des salaires, indemnités et rémunérations de toute nature auxquels celui-ci avait droit jusqu'alors.</p>		<p>(Alinéa sans modification)</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
Art. 34.	Art. 34.	Art. 34.	Art. 34.
Quiconque met obstacle à l'exercice des fonctions confiées par la présente loi aux agents mentionnés à l'article 28 est puni de trois mois d'emprisonnement et de 50 000 F d'amende.	Quiconque ...	Quiconque...	<i>(Alinéa sans modification)</i>
Lorsqu'une entreprise industrielle, commerciale, agricole ou de services émet des substances polluantes de nature à porter atteinte à la qualité de l'air en violation d'une mise en demeure prononcée en application de l'article 33, l'exploitant est puni de 6 mois d'emprisonnement et de 50 000 F d'amende.	Lorsqu'une ... ... polluantes constitutives d'une pollution atmosphérique, telle que définie à l'article 2 en violation ...	<i>(Alinéa sans modification)</i>	Lorsqu'une ... ... polluantes qui ont des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, entraîner des changements climatiques, à détériorer les biens matériels, et à provoquer des nuisances olfactives excessives, en violation ...
L'exploitant encourt également les peines complémentaires mentionnées aux 10° et 11° de l'article 131-6 du code pénal ainsi que la peine d'affichage de la décision prononcée ou la diffusion de celle-ci, soit par la presse écrite, soit par tout moyen de communication audiovisuelle conformément à l'article 131-35 du même code.	<i>(Alinéa sans modification)</i>	<i>(Alinéa sans modification)</i>	<i>(Alinéa sans modification)</i>
		Art. 35 et 36.	
		Conformes	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p>TITRE IX</p> <p><b>DISPOSITIONS DIVERSES</b></p> <p>Art. 37.</p>	<p>TITRE IX</p> <p><b>DISPOSITIONS DIVERSES</b></p> <p>Art. 37.</p>	<p>TITRE IX</p> <p><b>DISPOSITIONS DIVERSES</b></p> <p>Art. 37.</p>	<p>TITRE IX</p> <p><b>DISPOSITIONS DIVERSES</b></p> <p>Art. 37.</p>
<p>II.- Au premier alinéa de l'article 10 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement, les mots : "peut être" sont remplacés par le mot : "est".</p>	<p>II. - <i>(Sans modification)</i></p>	<p>I. - <i>(Non modifié)</i></p> <p>II.- <i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>Le deuxième alinéa du même article est ainsi rédigé :</p> <p>« Présidé par le président du conseil régional ou par son représentant, ce comité est composé pour moitié de conseillers régionaux, pour un quart de représentants des associations agréées de protection de l'environnement désignés par le préfet de région et pour un quart de personnalités qualifiées désignées par le président du conseil régional. »</p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>
		<p>III. et IV. - <i>(Non modifiés)</i></p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
<p align="center">—</p> <p align="center">Art. 38.</p> <p>I.- Les dispositions de la loi n° 61-842 du 2 août 1961 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique et les odeurs cessent d'être applicables à l'exception de celles concernant les pollutions dues à des substances radioactives et les conditions de création, de fonctionnement et de surveillance des installations nucléaires de base, lesquelles ne sont pas soumises aux dispositions de la présente loi.</p>	<p align="center">—</p> <p align="center">Art. 38.</p> <p>I.- Les dispositions... ... contre les pollutions atmosphériques ...</p>	<p align="center">—</p> <p align="center">Art. 38.</p> <p>I.- (Alinéa sans modification)</p>	<p align="center">—</p> <p align="center">Art. 38.</p> <p>I.- (Sans modification)</p>
<p>II.- La loi n° 48-400 du 10 mars 1948 sur l'utilisation de l'énergie est abrogée, à l'exception de son article 2.</p>	<p>II.- (Sans modification)</p>	<p>II.- La loi... ...est abrogée.</p>	<p>I bis.- (Sans modification)</p> <p>II.- (Sans modification)</p>
<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>III.- (Non modifié)</p>	<p>.....</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la commission
IV.- Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux objets et dispositifs conçus pour l'accomplissement des missions de défense nationale.	IV.- (Sans modification)	IV.- Supprimé	<i>IV. - Les dispositions de la présente loi ne sont applicables aux véhicules et aux matériels spéciaux de l'armée, de la marine nationale et de l'aviation militaire que dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec leurs caractéristiques techniques de fabrication et d'emploi.</i>