



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

automobiles et cycles

Question écrite n° 5180

## Texte de la question

M. Jean-Luc Warsmann attire l'attention de Mme le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement au sujet de la journée « circulation alternée sur Paris et sa couronne » le 1er octobre dernier. Il lui demande quel en a été le bilan et quelles nouvelles mesures le Gouvernement entend prendre afin de renforcer la prévention des pics de pollution dans les grandes agglomérations.

## Texte de la réponse

Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement a pris connaissance, avec intérêt, de la question concernant les mesures de restriction de circulation du 1er octobre 1997. La mise en oeuvre de la circulation alternée à Paris et dans 22 communes limitrophes au cours de la journée du 1er octobre 1997 a fait l'objet d'un compte rendu de la préfecture de police. Au total, sur l'ensemble de la zone concernée par la mesure, 1 650 fonctionnaires de police ont été spécifiquement affectés à la tenue des points de filtrage, en outre, les effectifs locaux ont assuré des contrôles aléatoires sur l'ensemble de la journée. Ainsi, plus de 230 000 véhicules ont été contrôlés et plus de 115 000 dépliants d'information ont été remis aux usagers. La mesure a donné lieu à une réduction du volume de la circulation de l'ordre de 20 % par rapport à la journée du 30 septembre, dans les conditions suivantes : 20 % aux entrées de Paris ; 32 % sur les boulevards des Maréchaux ; 17 % pour le centre de Paris. La SNCF estime que son trafic a connu une augmentation de 10 à 20 %. La gratuité étendue à l'ensemble de la région a manifestement été appréciée par la population et a facilité la gestion des dispositifs de contrôle sur les réseaux. Le centre spécialisé Fernand-Widal, qui ouvre une ligne spécialisée dès que le « niveau 2 » est atteint, reçoit en moyenne 60 appels par jour lorsqu'il est activé. Au cours du présent épisode, seuls 20 appels ont été reçus. L'effet conjugué de la diminution des émissions automobiles et d'une amélioration des conditions météorologiques s'est traduit par une baisse de plus de la moitié des niveaux de pollution, le « niveau 1 » n'ayant pas été atteint au cours de la journée. Toutefois, les pointes de pollution ne sont qu'un des symptômes de la pollution atmosphérique. Ces pics ne doivent pas masquer la priorité essentielle : réduire la pollution chronique que subissent quotidiennement nos concitoyens. Dans ce but, le Gouvernement a pris des mesures favorisant le développement des transports en commun, la réduction des rejets des véhicules, le transport de marchandises par le rail, la reformulation des carburants et la mise en place d'une fiscalité plus « écologique ». Parallèlement, l'effort de réduction des émissions dues à l'industrie, au chauffage ou à l'utilisation de solvants devra être renforcé. Le Gouvernement s'attache également à promouvoir les véhicules moins ou peu polluants. La « pastille verte » sera accordée aux véhicules particuliers fonctionnant à l'électricité, au GNV, au GPL, ainsi qu'aux véhicules munis d'un dispositif de dépollution (pot catalytique ou pot d'oxydation ou système équivalent). Il s'agit en particulier des véhicules à essence mis en circulation après le 1er janvier 1993 et des véhicules diesel mis en circulation après le 1er janvier 1997. Dans les situations de pic de pollution, les premières mesures de restriction des activités seront prises avant d'atteindre le seuil d'alerte. Ainsi, dès le niveau 2 atteint, les mesures incitatives seront multipliées. Dans tous les cas, les véhicules dotés de la pastille verte seront autorisés à circuler, ainsi que les véhicules transportant plusieurs personnes. Les véhicules ne possédant pas la pastille verte pourront circuler en alternance, suivant l'adéquation

de leur plaque minéralogique à la parité du jour. Il faut rappeler que les transports en commun sont gratuits les jours où la circulation est restreinte. Enfin, la loi sur l'air et l'utilisation de l'énergie du 30 décembre 1996 a renforcé le rôle des plans de déplacements urbains institués par la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982. L'un des objectifs de ces plans est de diminuer le trafic automobile et de développer les transports collectifs et les modes de déplacement les moins polluants. L'adoption de ces plans est maintenant obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants d'ici le 1er janvier 1999. La liste des agglomérations concernées fait l'objet d'un décret actuellement en préparation. En province, la réalisation du plan incombe à l'autorité organisatrice des transports urbains. En région Ile-de-France, l'Etat a la responsabilité du plan de déplacements urbains.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Luc Warsmann](#)

**Circonscription :** Ardennes (3<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement pour la République

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 5180

**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé :** aménagement du territoire et environnement

**Ministère attributaire :** aménagement du territoire et environnement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 27 octobre 1997, page 3634

**Réponse publiée le :** 27 avril 1998, page 2347