



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

intérieur : équipements

Question écrite n° 61363

Texte de la question

M. André Aschieri attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les efforts menés par son ministère en terme de développement durable. Ainsi, un certain nombre d'administrations, ayant engagé une politique de verdissement, ont rénové leur flotte automobile. Cette réforme, allant du remplacement de l'attribution nominative de véhicules par la création de pool, à la mise en place de véhicules propres (GPL et électriques) ou à la création d'un parc de bicyclettes pour les courts trajets, permet de participer activement à la lutte contre la pollution atmosphérique, préoccupation majeure de nos concitoyens dans une ville comme Paris. Aussi, il lui demande de lui indiquer si des mesures sont envisagées afin de participer à cette politique générale de l'Etat.

Texte de la réponse

Il convient de rappeler à l'honorable parlementaire que le Gouvernement est particulièrement attentif aux exigences du respect de l'environnement, objet de plusieurs conférences ou engagements internationaux récents, ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de la vie et de la santé publique qui en est le corollaire. Cet objectif se traduit, en particulier, par la volonté de mettre progressivement à disposition de l'administration des véhicules ou des équipements moins, peu ou non polluants. Précisément, la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie fait, en son article 24, obligation à l'administration, dans un délai de deux ans suivant la publication de la loi, de doter au moins 20 % de son parc de véhicules fonctionnant par le biais d'énergies non polluantes. La mise en oeuvre de ces dispositions s'est traduite, s'agissant de la police nationale, par l'engagement d'une étude technique de faisabilité, réalisée par l'administration en liaison avec les producteurs, les distributeurs de carburant et les équipementiers, et portant sur l'adaptation des techniques peu ou non polluantes aux véhicules des services opérationnels utilisés par les services actifs. Ces orientations vont de pair avec l'effort d'amélioration de l'état du parc de véhicules dans la police nationale. Ce processus, justifié par la volonté d'optimiser la nature et le niveau technique des équipements mis à disposition des services opérationnels, s'est traduit, en 2001, par le relèvement à 57 % du taux de renouvellement des véhicules ayant atteint le seuil des critères de réforme. Cette priorité donnée à la qualité technique des véhicules n'est nullement incompatible avec la volonté de renforcer la prise en compte des critères liés à l'environnement dans le choix des équipements de ces véhicules. L'exploitation et la généralisation de techniques de moins en moins polluantes ne seront, toutefois, mises en oeuvre que progressivement. Ce processus doit en effet surmonter plusieurs contraintes, qu'il s'agisse de véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou à l'électricité. Tout d'abord, des contraintes financières. L'équipement de véhicules en gaz de pétrole liquéfié (GPL) induit un coût non négligeable qui, en alourdissant le prix d'achat des véhicules concernés, restreint le rythme de renouvellement de ces derniers. Des contraintes techniques, ensuite. En effet, le réseau de pompes alimentées en GPL est encore très restreint. En outre, le stationnement des véhicules utilisant ce carburant est interdit dans les parkings souterrains, en raison de son caractère plus facilement inflammable que les autres carburants : une utilisation plus fréquente de véhicules au GPL rendrait donc leur stationnement localement plus difficile, et renforcerait les risques d'explosion. Toutefois, il convient de signaler que cinq de ces véhicules ont été mis à disposition du SGAP de Bordeaux-Toulouse. S'agissant des véhicules électriques, leurs caractéristiques

actuelles les rendent peu compatibles avec les contraintes résultant de l'exercice des missions opérationnelles de la police nationale. Leur autonomie est en effet insuffisante (elle ne dépasse pas 100 kilomètres), leur poids est plus important et leur vitesse moindre que celui, et celle, de véhicules « classiques ». Enfin, le temps de rechargement des batteries électriques est de plusieurs heures. L'accroissement du nombre et de la fréquence d'utilisation de ces véhicules ne pourrait donc être envisagé que pour assurer des liaisons sur de courtes distances, pour des charges de faible capacité, et sur des missions non directement opérationnelles. Ainsi, un véhicule électrique a été mis à disposition de l'école nationale supérieure des officiers de police (ENSOP) de Cannes-Ecluse. L'utilisation de bicyclettes, enfin, ne peut être conçue, dans le cadre de la police de proximité, que dans un cadre strictement local (cela est déjà le cas dans certains quartiers de Paris), pour des missions de patrouille et de surveillance ponctuelles, en dehors des zones difficiles ou sensibles.

Données clés

Auteur : [M. André Aschieri](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (9^e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 61363

Rubrique : Ministères et secrétariats d'état

Ministère interrogé : intérieur

Ministère attributaire : intérieur

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 mai 2001, page 2928

Réponse publiée le : 10 décembre 2001, page 7107