



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## aéroports

Question écrite n° 21754

### Texte de la question

M. Jean Bardet appelle l'attention de Mme la ministre de l'écologie et du développement durable sur le fait que les activités aéroportuaires d'Ile-de-France, à l'origine d'une part importante des émissions polluantes, ne sont pas concernées par les mesures de prévention. En effet, contrairement aux autres carburants (essence, diesel, etc.) abondamment taxés, le kérosène est épargné. La pollution de l'air a des conséquences graves sur la santé. L'absence de mesure prise à l'égard de l'un des principaux acteurs de cette pollution constitue une injustice flagrante au sein du principe pollueur payeur. Il lui demande de bien vouloir lui préciser sa position à ce sujet, et les mesures éventuellement envisagées pour inciter les compagnies, les gestionnaires à choisir les solutions les moins consommatrices et les moins polluantes.

### Texte de la réponse

Le ministre de l'écologie et du développement durable a pris connaissance, avec intérêt, de la question relative aux émissions polluantes dues aux activités aéroportuaires. Les avions permettent, certes, de transporter rapidement et à bas prix passagers et marchandises dans le monde entier, mais ils portent de graves atteintes à l'environnement. Aucun secteur des transports ne s'est développé de manière aussi rapide depuis les vingt dernières années, et de nombreuses conséquences néfastes en découlent : les populations riveraines des aéroports souffrent du bruit, des odeurs et des atteintes du paysage, les émissions polluantes croissantes du trafic aérien renforcent l'effet de serre et les avions consomment de grandes quantités d'énergie, contribuant ainsi à la disparition des réserves d'énergies fossiles. En 1994, on estimait que le transport aérien était à l'origine de 2,7 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx) en Ile-de-France ; ce chiffre devrait avoisiner les 5 % en 2005. La pollution engendrée par le trafic aérien est surtout importante localement. Celle-ci s'ajoute en effet aux pollutions dues à l'ensemble des activités de l'agglomération ainsi que celles dues aux activités de la plateforme. Aujourd'hui, les plates-formes d'Orly et Roissy sont équipées de stations fixes de surveillance de la qualité de l'air ; ces deux aéroports sont de gros émetteurs d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils (COV), et l'on s'attend à une augmentation de 35 % des NOx à Roissy entre 1994 et 2005. Cependant, il est à noter les avancées attendues au niveau international : le comité de la protection de l'aviation en environnement de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a recommandé de sévérer les normes relatives aux émissions d'oxydes d'azote des moteurs d'avions à compter de 2008. En parallèle, ce comité étudie la possibilité d'utiliser des outils économiques visant à réduire ou limiter les émissions des moteurs d'avions, tels que des taxes ou redevances, ou un système d'échanges de droits d'émissions à l'instar de celui qui se met en place pour les installations industrielles concernant le dioxyde de carbone. De nouvelles dispositions devraient donc rapidement être adoptées au niveau international, favorisant la réduction des nuisances dues aux activités aéroportuaires. Compte tenu des obligations de la France au niveau communautaire au regard de la directive 2001/81/CE fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques (dioxyde de soufre : SO<sub>2</sub> ; NOx ; COV et ammoniac : NH<sub>3</sub>), des efforts importants devront être faits, notamment dans le secteur des transports : la réduction globale devra être de plus de 40 % d'ici à 2010 pour les émissions de SO<sub>2</sub>, de NOx et de COV, et de 3 % pour les émissions de NH<sub>3</sub>. De la même manière, le respect des valeurs limites de la

qualité de l'air qui vont résulter de l'application des directives 1999/30/CE et 2002/3/CE, notamment en ce qui concerne l'ozone et les NOx, suppose une réduction des émissions de ces polluants ainsi que des COV, qui sont des précurseurs de l'ozone. La France a donc, comme chacun des États membres, mis en oeuvre un programme national de réduction des émissions de polluants atmosphériques permettant de respecter les plafonds en 2010. Concernant les transports, la limitation de la teneur en soufre des carburants permettra par exemple, outre la diminution des émissions de SO2, de réduire également les émissions de NOx. Un certain nombre de mesures ont par ailleurs déjà été décidées dans le cadre du plan national de lutte contre le changement climatique. Pour le secteur des transports non routiers, il pourrait ainsi être nécessaire d'étudier au niveau européen une modulation des redevances portuaires et aéroportuaires en fonction des niveaux d'émission des navires et aéronefs. Les plans de protection de l'atmosphère (PPA) introduits par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996, en cours d'élaboration dans les principales agglomérations, doivent concourir également à atteindre ces objectifs. Le PPA d'Ile-de-France, démarré en janvier 2002, est d'ores et déjà bien engagé. Les inventaires d'émissions ont été réalisés, et plusieurs mesures visant à améliorer la qualité de l'air sont à l'étude. Certaines d'entre elles ont d'ailleurs trait aux avions à proprement parler (incitation au renouvellement de réacteurs par exemple).

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean Bardet](#)

**Circonscription :** Val-d'Oise (3<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 21754

**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé :** écologie

**Ministère attributaire :** écologie

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 14 juillet 2003, page 5512

**Réponse publiée le :** 22 juin 2004, page 4700