



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Limitation du trafic aérien en France

Question écrite n° 788

Texte de la question

M. Aurélien Saintoul interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le plafonnement du nombre de vols autorisés dans les aéroports français. La réduction du trafic aérien est un sujet capital de la transition écologique. Le trafic aérien est responsable de 2 à 3 % des émissions mondiales de dioxyde de carbone, tandis que les émissions liées aux voyages en avion au sein de l'Union européenne ont doublé entre 1990 et 2016. À partir de 2023, le Gouvernement néerlandais plafonnera à 440 000 le nombre de vols qui transiteront par l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol. Il s'agit d'une réduction de 11 % en comparaison de l'année pré-covid de 2019. Cela aura pour effet de réduire les émissions de CO₂, de vapeur d'eau et d'oxyde d'azote au Pays-Bas, en plus de favoriser les modes de transport alternatifs moins polluants. Le Gouvernement néerlandais est l'actionnaire majoritaire du site. À l'heure des débats sur la privatisation du groupe ADP, M. le député tient donc à rappeler qu'une gestion publique des infrastructures facilite la prise des décisions drastiques mais nécessaires pour l'environnement. À eux seuls, les aéroports Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle affichaient en 2019 une moyenne de plus de 700 000 décollages et atterrissages sur un an. Nombre de ces trajets avaient des alternatives ferroviaires. En France, les vols domestiques représentent environ un quart du trafic aérien et la plupart d'entre eux ont Paris pour point de départ ou d'arrivée. C'est pourquoi il souhaite savoir si le Gouvernement prévoit un plan afin de diminuer et de plafonner le nombre de vols programmés en France et si M. le ministre travaillera à garantir le contrôle de l'État sur les plateformes aéroportuaires françaises.

Texte de la réponse

Le Gouvernement néerlandais a annoncé le 24 juin 2022, d'une part, son intention de plafonner temporairement à 440 000 le nombre de mouvements annuels autorisés sur l'aéroport Amsterdam-Schiphol et, d'autre part, son engagement à faire évoluer d'ici au plus cinq ans la réglementation encadrant les activités de l'aéroport vers un dispositif fondé sur le niveau de bruit davantage que sur le nombre de mouvements. La performance acoustique des aéronefs progressant avec la modernisation de la flotte des transporteurs aériens, une croissance du trafic sera alors à nouveau possible sur l'aéroport. Ce dispositif n'a donc pas pour objet de limiter ou plafonner les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien aux Pays-Bas. Dans le même temps, le gouvernement néerlandais continue d'étudier le projet d'ouverture au trafic commercial de l'aéroport de Lelystad, situé à 40 minutes de route d'Amsterdam, pour compléter l'offre de desserte de la capitale. En France, plusieurs aérodromes font déjà l'objet de restrictions environnementales, certaines sous forme d'un plafonnement du nombre de mouvements annuels. C'est le cas de l'aéroport de Paris-Orly, dont le nombre de mouvements est plafonné à 250 000 depuis 1994, ou encore de Paris-Charles de Gaulle, la nuit, pendant laquelle le nombre de créneaux horaires pour des atterrissages ou des décollages est plafonné depuis 2003 et dont le trafic est depuis la même année plafonné par un indicateur global de bruit (IGMP) qui reflète l'énergie sonore annuelle totale mesurée des décollages et atterrissages. Par ailleurs, pour atteindre les objectifs de décarbonation du secteur aérien, le Gouvernement mobilise l'ensemble des leviers disponibles : le progrès technologique, le développement des carburants d'aviation durables, l'optimisation des opérations aériennes et des infrastructures

aéroportuaires et le recours à des mesures économiques de marché. Les dispositions de la loi « climat et résilience » du 22 août 2021, telles que l'interdiction des vols en avion lorsqu'existe une alternative en train de moins de 2h30 ou encore l'encadrement très stricte des possibilités de création et d'extension des aéroports contribuent ainsi à limiter les émissions du transport aérien. Depuis le 1er janvier 2022, les émissions liées aux vols domestiques doivent de plus être progressivement compensées, ainsi que prévu par la loi dite "climat et résilience". Ces mesures seront complétées par le paquet réglementaire européen « ajustement à l'objectif 55 » (dit Fit for 55) en cours d'adoption, visant à atteindre l'objectif climatique de l'Union européenne de réduire de 55 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030. Dans ce paquet ambitieux, à l'adoption duquel la présidence française de l'Union européenne a contribué activement, figurent notamment : - le projet de règlement RefuelEU Aviation qui imposera des objectifs ambitieux d'incorporation de carburants durables pour les fournisseurs de carburants aéronautiques, ce qui entrainera un développement croissant de l'utilisation de ces carburants en Europe ; - le projet de règlement pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR) qui permettra de limiter les émissions des avions stationnés dans les aéroports ; - la réforme du système d'échange de quotas d'émission pour l'aviation (ETS aviation) qui mettra fin progressivement aux quotas gratuits octroyés aux compagnies aériennes ; - enfin, la révision de la directive sur la taxation de l'énergie devrait permettre de mettre en place une taxation du kérosène à l'intérieur de l'Union. Les efforts de décarbonation se renforcent donc à maints niveaux et les prérogatives de l'État en matière d'environnement s'exercent indépendamment du contrôle privé ou public des exploitants d'aéroports et transporteurs aériens.

Données clés

Auteur : [M. Aurélien Saintoul](#)

Circonscription : Hauts-de-Seine (11^e circonscription) - La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 788

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [9 août 2022](#), page 3769

Réponse publiée au JO le : [22 novembre 2022](#), page 5643