



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## aéroports

Question écrite n° 21515

### Texte de la question

M. Georges Mothron appelle l'attention de Mme la ministre de l'écologie et du développement durable au sujet des émissions polluantes de kérosène en partie dues à l'aviation civile sur la région Ile-de-France avec ses 700 000 rotations par an. Il constate qu'elle diffuse largement des polluants chimiques issus de la combustion du kérosène à basse et moyenne altitude et qu'elle participe pour partie à la pollution et à la détérioration de la qualité de l'air. L'aviation et son carburant, à ce jour, ne sont tenus à aucune mesure de limitation en cas de pic de pollution. Contrairement à l'essence et au diesel, abondamment taxés, le kérosène est épargné. Il lui demande s'il envisage de mettre en place le principe « pollueur-payeur », et par conséquent une hausse des taxes sur le kérosène. Enfin, il demande quelles mesures le Gouvernement entend mettre en place pour inciter les compagnies et les motoristes à rechercher 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 atmosphériques liées aux activités aéroportuaires. Le transport aérien représentait 1,6 % des déplacements effectués en France en 2002. Ce taux est demeuré constant depuis 1990, la croissance du transport aérien accompagnant la croissance de la demande en transport. Ce mode de transport, comme tous les autres, génère des nuisances de différentes natures : émissions atmosphériques, bruit, pollution des eaux, atteinte aux paysages. Les aéronefs consommant une grande quantité de carburant, ils participent également à l'appauvrissement des ressources énergétiques d'origine fossile. Dans le domaine de la pollution atmosphérique liée aux transports en France, les aéronefs constituent la seule source de plomb atmosphérique et sont responsables respectivement de 3,6 % et 1,4 % des émissions de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) et d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>). Ils participent au réchauffement climatique par l'émission de 3 % du dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) lié au transport en France. A l'exception du plomb, les émissions de ces différents composés sont en augmentation depuis 1990 tandis que les émissions de polluants locaux liées aux transports en général diminuent sur la même période. Toutefois, la pollution atmosphérique due aux aéronefs reste très localisée. Une étude menée de 2001 à 2003 par Air Paris sur les zones limitrophes de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle avait pour objectif d'évaluer l'impact environnemental des émissions aéroportuaires. L'impact environnemental de l'aéroport est constaté dans un périmètre de quatre kilomètres de largeur autour de celui-ci mais la pollution massive due aux transports routiers limitrophes rend difficile la distinction des responsabilités spécifiques des aéronefs. De plus, les études menées sur les aéroports d'Amsterdam, de Birmingham et de Barcelone restent relativement mitigées sur le réel impact sanitaire des émissions atmosphériques des aéronefs, en dehors de celui sur le personnel travaillant à proximité immédiate des appareils. Néanmoins, des mesures ont été adoptées pour combler le retard du transport aérien sur les autres modes de transport en terme de réduction des émissions. Avant tout, il convient de noter la limitation des améliorations technologiques par les contraintes de sécurité. Les potentialités d'amélioration concernent donc essentiellement les conditions d'utilisation des technologies actuelles. L'Ile-de-France étant la principale région concernée par cette problématique, le plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Ile-de-France initié en janvier 2002 prévoit plusieurs mesures destinées à limiter les

émissions atmosphériques des aéronefs. Le temps de roulage sur les pistes est responsable de 30 à 40 % des émissions totales d'hydrocarbures imbrûlés et de monoxyde de carbone (CO) dues aux aéronefs en phase de décollage et d'atterrissage. Le PPA d'Ile-de-France prévoit la réduction du temps de roulage sur l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle de plus de 15 % d'ici à 2008. Les groupes auxiliaires de puissance sont utilisés par les avions pour fournir l'électricité et la climatisation au sol. Ils sont responsables de 25 % des émissions de NOx des aéronefs. Le PPA prévoit, en cas de pics de pollution, leur substitution par le branchement sur des prises électriques installées au sol. L'aéroport Roissy - Charles-de-Gaulle est déjà en partie équipé de tels dispositifs. Des travaux sont par ailleurs menés actuellement sur des méthodes incitatives pour limiter les émissions des aéronefs. Présenté en juillet 2003, le programme national de réduction des polluants atmosphériques (PNRPA) propose une série de mesures dans le cadre de la directive européenne 2001/81/CE fixant des plafonds d'émission nationaux pour les polluants responsables de la formation d'ozone. Le PNRPA prévoit en particulier une modulation des redevances aéroportuaires en fonction des niveaux d'émissions de NOx des aéronefs. Pour éviter les phénomènes de reports de trafics, une telle mesure doit être étudiée au niveau européen. Le programme Clean Air For Europe (CAFE) mené au sein de l'Union européenne a pour objectif d'élaborer, avant le printemps 2005, des propositions de mesures d'amélioration de la qualité de l'air. En parfaite cohérence avec l'aspect européen de la problématique aéroportuaire, le rapport intermédiaire publié en mai 2004 évoquait, au niveau européen, la mise en place d'incitations économiques à la réduction des émissions de NOx et la prise en compte des niveaux d'émissions de gaz à effet de serre, de NOx et des nuisances sonores des appareils dans les taxes d'aéroport. Le plan Climat présenté le 22 juillet 2004 prévoit que la France soutienne la mise en place au niveau européen d'une redevance aéroportuaire en fonction des émissions de gaz à effet de serre. Les modalités de cette mesure doivent être étudiées par le ministère en charge des transports pour une mise en place effective en 2007. Par ailleurs, le plan Climat annonce que la France demandera une étude en faveur d'une taxation du kérosène au niveau européen, l'exonération de droits d'accises sur le kérosène étant rendue possible au niveau européen par la directive 92/81 /CEE du 19 octobre 1992.

## Données clés

**Auteur :** [M. Georges Mothron](#)

**Circonscription :** Val-d'Oise (5<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 21515

**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé :** écologie

**Ministère attributaire :** écologie

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 7 juillet 2003, page 5315

**Réponse publiée le :** 14 décembre 2004, page 9923