



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transports aériens

Question écrite n° 13928

Texte de la question

M. Michel Liebgott interroge M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur la mise en oeuvre des mesures décidées lors du Grenelle de l'environnement. Le Grenelle de l'environnement dont le Gouvernement a fait grand cas, et présenté comme une révolution écologique à inscrire dans les esprits, semble de façon concrète se vider peu à peu de sa substance. Des décisions sont en effet prises par les pouvoirs publics qui tournent le dos et sont en contradiction complète avec le Grenelle, au risque que celui-ci ne devienne que simple affichage de décisions que d'autres viennent annuler. Il en est ainsi du récent rapport Beigbeder remis à monsieur le secrétaire d'État à la consommation et au tourisme et qui préconise, ni plus ni moins que d'appliquer à l'ensemble de l'économie française les principes du low cost en vigueur dans un nombre grandissant de compagnies aériennes. Ce document qui rencontre l'adhésion enthousiaste du Président de la République porte en germes le développement exponentiel du transport aérien, notamment à bas prix, dont on sait qu'il est des plus pollués et qui d'ores et déjà bénéficie d'un régime de faveur : pas de TVA sur les billets, taxes professionnelles très favorables, pas de taxes sur le kérosène et non prise en compte de ses émissions de gaz dans les bilans carbone. Outre qu'il y a là un manque à gagner pour le financement des transports doux et/ou alternatifs, ce rapport contredit le Grenelle de l'environnement qui stipule vouloir faire de la route et de l'avion des solutions de dernier recours. Ajoutez à cela la construction possible d'un troisième aéroport parisien et la contradiction sera totale, comme ce fut le cas récemment à Bali pour le rendez-vous mondial sur le réchauffement climatique, que tout un chacun reconnaît comme étant un accord à minima, mais auquel seul notre pays, par sa voix, trouve un caractère historique. Il lui demande donc de faire en sorte que le Grenelle de l'environnement ne soit pas vidé de sa substance, de renoncer aux mesures prévues par le rapport Beigbeder et de lui faire connaître les décisions qu'il compte prendre en ce sens.

Texte de la réponse

Toutes les parties prenantes s'accordent à reconnaître que d'importants efforts pour l'environnement ont été supportés ces dernières années par le secteur aérien, alors même que les charges auxquelles il est soumis, reportées sur ses clients, n'ont cessé d'augmenter. Ces onze dernières années, l'évolution des taxes aériennes a ainsi dépassé 22 % par an, c'est-à-dire que leur niveau a été multiplié par 7 depuis 1996, avec l'instauration de la taxe d'aviation civile, de la taxe d'aéroport, de la taxe sur les nuisances aéroportuaires, puis de la taxe de solidarité. Le Grenelle de l'environnement a été l'occasion de compléter les objectifs environnementaux dont le secteur aérien s'est déjà doté. Il a ainsi été décidé de réduire les émissions par passager de 50 % d'ici à 2020, notamment grâce à l'augmentation des crédits de recherche et grâce à l'accélération de la modernisation des flottes. Dans une convention signée le 28 janvier 2008 entre l'État et les principaux acteurs du transport aérien, le secteur confirme, notamment, son soutien au projet de directive européenne actuellement en cours de discussion entre le Parlement européen, la Commission et le Conseil, visant à inclure l'aviation dans le marché européen d'échanges de droits d'émissions de CO₂. Cette directive devrait s'appliquer à tous les vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport européen d'ici à 2011 ou 2012. Les compagnies aériennes à bas coûts « low cost » sont régulièrement interpellées sur leur responsabilité écologique, du fait de leur rapide expansion sur le marché

français. Leurs prix attractifs captent de nouveaux clients au détriment d'autres moyens de transport moins compétitifs, ou créent un marché de masse d'un genre nouveau. En France, ce trafic est ainsi passé de 5,2 millions de passagers en 2002 à 16,3 millions en 2006, en augmentation de 29 % par rapport à 2005. Dans le même temps, le bilan écologique de ces compagnies apparaît identique, voire meilleur que celui des compagnies traditionnelles. En effet, pour ces compagnies, la recherche d'une baisse des coûts d'exploitation se traduit également par une baisse de consommation et donc d'émissions de CO₂. Ainsi, ces compagnies exploitent des avions modernes, plus efficaces que des avions d'ancienne génération. EasyJet et Ryanair, les plus représentatives du marché européen, utilisent des avions tels que l'Airbus A319 ou le Boeing 737-800, reconnus pour leurs qualités environnementales. Les taux de remplissage de ces compagnies sont aussi supérieurs à la moyenne, ce qui réduit les émissions par passager. Il est vrai que la multitude de liaisons de courte distance qui caractérise la desserte low-cost pose la question de la complémentarité vis-à-vis d'une desserte ferroviaire équivalente. Les conclusions du Grenelle ont permis de réaffirmer la priorité du ferroviaire sur l'aviation, lorsqu'il existe une alternative acceptable en termes de durée du trajet et d'horaires. Cette priorité se traduit par le développement de nouvelles lignes TGV. Ce report modal, conjugué au renouvellement des flottes, a déjà permis que les émissions de CO₂ du trafic aérien intérieur, en métropole, baissent de 21 % depuis 2000. À l'avenir, ce développement d'infrastructures ferroviaires apportera une contribution importante à la réduction des émissions, tandis que la contribution principale résidera dans la qualité des prochaines générations d'avions qui résulteront des efforts de recherche actuels. Enfin, s'agissant de la mention faite de la construction d'un troisième aéroport en région parisienne, il est rappelé que ce projet n'est pas à l'ordre du jour actuellement.

Données clés

Auteur : [M. Michel Liebgott](#)

Circonscription : Moselle (10^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 13928

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Écologie, développement et aménagement durables

Ministère attributaire : Écologie, développement et aménagement durables

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 25 décembre 2007, page 8122

Réponse publiée le : 11 mars 2008, page 2094