ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

air

Question écrite n° 8188

Texte de la question

M. Philippe Meunier attire l'attention de Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie sur le développement massif du transport aérien à bas coût low cost de passagers et ses conséquences néfastes sur l'environnement (gaz à effet de serre, nuisances sonores...). Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, il demande au Gouvernement quelles sont les mesures envisagées pour que le coût écologique de ce type de transport soit répercuté sur les compagnies aériennes concernées.

Texte de la réponse

Les compagnies aériennes à bas coût « low cost » sont régulièrement interpellées sur leur responsabilité écologique, du fait de leur expansion très rapide sur le marché français. Leurs prix très 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, le trafic « low cost » est ainsi passé de 5,2 millions de passagers en 2002 à 16,3 millions en 2006, en augmentation de vingt-neuf % par rapport à 2005. Dans le même temps, le bilan écologique de ces compagnies aériennes apparaît identique voire meilleur que celui des compagnies traditionnelles. Ainsi, pour réduire leurs coûts, les compagnies « low cost » ont choisi d'utiliser des avions de dernière génération, consommant moins de kérosène, et donc moins polluants et moins bruyants que la moyenne. Easy Jet et Ryanair, les plus représentatives sur le marché européen, exploitent des machines récentes telles que l'Airbus A319 ou le Boeing B737-800, reconnues pour leur sécurité et pour leur respect des normes environnementales. Par ailleurs, les taux de remplissage des compagnies « low cost » sont supérieurs à la moyenne, ce qui réduit les nuisances rapportées au nombre de passagers transportés. Enfin, les choix d'exploitation de ces compagnies tendent à minimiser les émissions polluantes au sol. Ainsi, elles optent pour des aéroports régionaux, moins congestionnés que des grands aéroports centraux où les temps de vol en circuit d'attente et de roulage depuis et vers la piste sont bien plus longs. De même, elles minimisent l'utilisation d'équipements d'assistance aéroportuaire au sol et veillent à réduire leurs déchets, par exemple en n'offrant pas de repas gratuits non consommés par les passagers. En ce qui concerne d'éventuels surcoûts écologiques que devraient supporter ces compagnies, il convient de rappeler que toutes les compagnies aériennes doivent être soumises à la même réglementation, quelque soit leur modèle économique, et qu'à ce titre, elles supportent les mêmes obligations environnementales. Il n'est donc pas envisageable d'instaurer des mesures qui viseraient exclusivement ces compagnies, sauf à créer de réels problèmes de distorsion de concurrence inacceptables. Il est vrai toutefois que la multitude de liaisons point-à-point de courte distance (un peu moins d'un millier de kilomètres en moyenne), qui caractérise la desserte low-cost, peut poser la question de la complémentarité vis-à-vis d'une desserte ferroviaire équivalente. En France, les réflexions menées lors du Grenelle de l'environnement ont été l'occasion de fixer des objectifs ambitieux avec toutes les parties prenantes. Elles ont notamment permis de réaffirmer la priorité au ferroviaire par rapport à l'aviation, lorsqu'il existe une alternative acceptable en termes de durée du trajet et d'horaires. Cette priorité se traduit essentiellement par le développement de nouvelles lignes TGV. Cette politique, conjuguée au renouvellement des flottes, a déjà permis que les émissions de gaz carbonique du trafic aérien intérieur (métropole) baissent de vingt et un %

depuis 2000. Pour l'avenir, la poursuite de cette politique de développement des infrastructures ferroviaires apportera une contribution importante à la réduction des émissions. La contribution principale résidera dans la qualité environnementale des prochaines générations d'avions qui résulteront des efforts de recherche actuels.

Données clés

Auteur : M. Philippe Meunier
Circonscription : Rhône (13e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 8188
Rubrique : Déchets, pollution et nuisances
Ministère interrogé : Écologie
Ministère attributaire : Écologie

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 23 octobre 2007, page 6441
Réponse publiée le : 18 mars 2008, page 2299