



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

matériels

Question écrite n° 21532

Texte de la question

M. Christophe Bouillon appelle l'attention de M. le ministre du redressement productif sur le potentiel de la filière de démantèlement et de recyclage des avions. La fin de vie des premiers avions de la génération des années 70 et 80 ainsi que la hausse du prix des matières premières incitent aujourd'hui les constructeurs aéronautiques à faire appel aux filières de démantèlement des avions afin d'utiliser des pièces détachées issues de ces opérations de recyclage. On estime ainsi à près de 12 000 le nombre d'avions qui seront détruits d'ici à quinze ans au niveau mondial. Ce marché de « niche » est actuellement exploité par un petit nombre d'entreprises. Or ce marché sera, dans les années à venir, en plein essor puisque le nombre d'appareils en circulation devrait atteindre prochainement les 36 000. Il n'existe cependant à l'heure actuelle aucune réglementation spécifique réglementant la destruction globale des appareils, qui représente un manque à gagner pour cette filière. Par ailleurs, la législation actuelle empêche les aéroports où sont immobilisés, voire abandonnés certains appareils, de prendre à leur charge le démantèlement de ces avions. Aussi et devant le potentiel industriel de cette filière, il lui demande de bien vouloir lui indiquer si des mesures sont à l'étude afin de favoriser une évolution de la législation permettant d'anticiper la fin de vie des avions et dynamiser ainsi le secteur du recyclage.

Texte de la réponse

Les opérations de démantèlement des avions consistent d'abord à prélever les pièces de valeur présentant un potentiel de réutilisation (moteurs, trains d'atterrissement, électronique, avionique...) qui pourront alimenter le marché de l'occasion. Les réservoirs de carburant sont vidangés du kérosène restant, puis dégazés. Tous les fluides récupérés et matières dangereuses répertoriées doivent être remis à des filières de traitement adaptées. Par la suite, le fuselage de l'appareil et les autres pièces de l'avion sont triées en séparant les différents matériaux recyclables : plastique, moquettes, textiles, panneaux composite (planchers) ou pneumatiques. Pour prévenir les nuisances et les risques, le démantèlement des avions (dépollution et désassemblage) s'effectue sur des sites soumis à la législation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE, rubrique n° 2712). Ces installations doivent également respecter les obligations relatives à la gestion des déchets dangereux associée aux véhicules hors d'usage (VHU). La traçabilité des matériaux traités est assurée afin de répondre aux exigences en matière de prévention des risques environnementaux. De plus, la gestion sécurisée des pièces détachées doit être garantie. L'industrie aéronautique n'est à ce jour pas soumise à une réglementation spécifique internationale sur la gestion des avions hors d'usage, mais plusieurs sites français se spécialisent dans la dépollution et la déconstruction des avions hors d'usage. Actuellement, un site français qui fait suite à un projet pilote européen baptisé PAMELA (process for advanced management of end-of-life of aircraft) et soutenu par la Commission européenne, a permis de tester de nouvelles procédures de déconstruction et de valorisation des pièces et matériaux récupérés. L'objectif de ce projet test est d'atteindre, d'ici à 2015, un recyclage de 85 % en masse, inspiré de l'objectif de la directive VHU de 2000.

Données clés

Auteur : [M. Christophe Bouillon](#)

Circonscription : Seine-Maritime (5^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 21532

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Redressement productif

Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : [19 mars 2013](#), page 3019

Réponse publiée au JO le : [5 novembre 2013](#), page 11595