

Assemblée nationale

Commission élargie

Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mercredi 28 octobre 2009

Projet de loi de finances pour 2010

Écologie, développement et aménagement durables

[M. Claude Bodin](#). A la veille du sommet de Copenhague, mes questions concernent l'impact de l'aviation sur le réchauffement climatique.

Alors que les émissions totales de gaz à effet de serre de l'Union européenne, réglementées par le protocole de Kyoto, ont diminué de 4,8 % entre 1990 et 2004, celles dues au trafic aérien, épargnées par ce protocole et donc non soumises à un plafond, ont augmenté de 86 % dans l'Union européenne. D'après les projections de la Commission européenne, cette augmentation pourrait atteindre, si aucune mesure n'était prise, 150 % d'ici à 2012.

Certes, les vingt-sept ministres de l'environnement se sont entendus il y a une semaine pour que les compagnies aériennes soient soumises à l'accord espéré le mois prochain à Copenhague. L'objectif fixé à Luxembourg est une réduction de 10 % entre 2005 et 2020 des émissions de gaz à effet de serre pour les avions commerciaux.

Les compagnies aériennes assurent qu'elles ne contribuent que pour 2 % aux émissions mondiales de gaz à effet de serre, mais elles ne font état que du dioxyde de carbone ; ce faisant, elles omettent le rôle joué par les oxydes d'azote, les traînées de condensation et leur impact sur la formation des cirrus, nuages de haute altitude qui empêchent notamment le refroidissement de la terre pendant la nuit.

On peut estimer que l'impact réel de l'aviation sur le réchauffement climatique global est plutôt de l'ordre de 4 à 8 %. C'est d'autant plus inquiétant que le trafic aérien croît plus vite que les autres activités humaines participant à l'effet de serre ; on parle d'une croissance annuelle de 5 % d'ici à 2030 au niveau mondial.

Alors que l'Europe et la France se sont engagées, d'ici à 2050, à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de 80 % par rapport à 1990, comment les pouvoirs publics peuvent-ils accepter que la croissance du transport aérien puisse annihiler partiellement les efforts réalisés par les autres industries ? Reconnaissez-vous le fait que l'impact de l'aviation sur le réchauffement climatique dépasse largement les chiffres officiels et que des efforts à la hauteur des enjeux sont nécessaires ?

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. Je ne partage pas votre analyse pessimiste. Tout en étant bien conscient des nuisances du transport aérien, je constate que lorsque j'exerçais les mêmes fonctions en 2002-2003, des parlementaires venaient très souvent me parler des problèmes de nuisances autour de leur aéroport, et que j'en reçois beaucoup moins, à la fois parce que les règles ont changé et parce que les avions eux-mêmes ont changé.

Le programme SESAR nous permettra, en raccourcissant les routes aériennes, de consommer moins de kérosène et donc d'émettre moins de CO₂ tout en faisant gagner du temps aux passagers.

Il convient également de ne pas oublier la recherche. Nous avons récemment fêté le vingt millième moteur CFM 56, lequel équipe un grand nombre d'avions modernes. Les moteurs sur lesquels travaillent actuellement les grands groupes français généreront moins de nuisances notamment parce qu'ils consommeront moins de kérosène. Selon le CORAC, le groupe de recherche sur l'aviation que j'ai mis en place, les avions du futur occasionneront 50 %, de nuisance en moins.

Je serais évidemment heureux si la France s'engageait sur les avions du futur dans le cadre du grand emprunt. Mais cette décision ne dépend pas de moi, d'autant que le grand emprunt ne saurait être une auberge espagnole.