



15ème législature

Question N° : 14122	De M. Charles de la Verpillière (Les Républicains - Ain)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Transition écologique et solidaire
Rubrique > environnement	Tête d'analyse >Recyclage des aéronefs « en fin de vie »	Analyse > Recyclage des aéronefs « en fin de vie ».
Question publiée au JO le : 13/11/2018 Réponse publiée au JO le : 23/04/2019 page : 3943		

Texte de la question

M. Charles de la Verpillière appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la question du recyclage des aéronefs « en fin de vie » - à voiture fixe ou tournante - et de leurs pièces détachées. L'explosion du trafic aérien et l'obsolescence rapide des appareils se traduisent par une augmentation considérable du nombre d'aéronefs au rebut. Il est estimé que sur le marché mondial, 600 à 750 avions sont mis à la casse, par an, suivant les estimations faites par la société Tarmac Aerosave en 2015. La question du recyclage de ces appareils et de leurs pièces revêt des enjeux environnementaux et économiques indéniables. Il lui demande s'il existe une réglementation française, européenne ou internationale (OACI) relative à la déconstruction de ces aéronefs « en fin de vie » et au recyclage des pièces détachées, et s'il est, à défaut, envisagé d'édicter une telle réglementation.

Texte de la réponse

Le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, est très sensible aux enjeux de la gestion des déchets sur l'ensemble de notre territoire. La question du devenir des aéronefs en fin d'utilisation présente des aspects particuliers et ne fait pas l'objet d'un encadrement communautaire ou national spécifique. Dans le secteur des moyens de transports, seuls les véhicules automobiles hors d'usage sont visés par une directive sectorielle, en particulier du fait du grand nombre de véhicules à traiter et des enjeux environnementaux liés. Il n'est pas envisagé à ce stade de réglementation spécifique pour les aéronefs. Le marché de la déconstruction des avions civils est, comme celui des navires marchands, mondial. Les avions ont en règle générale plusieurs vies commerciales et leur dernière utilisation a le plus souvent lieu dans des pays moins développés, pour des lignes intérieures. Ces avions ne reviennent pas en Europe. Dans ce cadre, une faible proportion d'aéronefs reste à traiter en Europe. La quantité estimée d'aéronefs civils à traiter en France serait de l'ordre de 50 aéronefs civil/an soit moins de 5 000 tonnes de matériaux, matériels et équipements. Ce chiffre pourrait atteindre 60 à 70 avions/an dans les prochaines années. La France pourrait néanmoins devenir, en Europe, l'un des pays leader de cette activité. Le marché annuel serait alors plus conséquent. Deux sites de démantèlement se sont créés ces dernières années. Le plus important, créé en 2009 à Tarbes, est celui de la société Tarmac Aerosave – filiale d'Airbus, de Suez Environnement et de Safran –, qui constitue le premier opérateur européen qualifié en stockage, maintenance et traitement d'avions en fin de vie des appareils. L'activité de maintenance et de reconditionnement de certaines pièces détachées est cruciale dans l'équilibre économique du site, bien avant les activités de démantèlement et recyclage matière. Le site emploie de l'ordre de 50 personnes. La perspective d'évolution des composants des avions pose néanmoins question. En effet,



si un Airbus A320 contient environ 15 % de composites – notamment des fibres de carbone –, cette part est de 25 % pour un A380 et de 50 % pour un A350. Or, le recyclage de ces matériaux reste un défi technologique et économique, qui pourrait nécessiter, à l'avenir, la mise en place d'une filière spécifique, devant être anticipée financièrement par les fabricants d'aéronefs.