

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES

ARRETES RELATIFS A L'UTILISATION DES MOTEURS AUXILIAIRES DE PUISSANCE DES AERONEFS LORS DE L'ESCALE SUR LES AEROPORTS DE PARIS-CHARLES DE GAULLE, PARIS-ORLY, PARIS-LE BOURGET, NICE-COTE D'AZUR, LYON-ST EXPUPERY, MARSEILLE-PROVENCE, BORDEAUX-MERIGNAC, TOULOUSE-BLAGNAC, NANTES-ATLANTIQUE, LILLE-LESQUIN, PARIS-BEAUVAIS ET BALE-MULHOUSE

L'objet des arrêtés soumis à la consultation du public est de limiter les temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) des aéronefs sur les principaux aéroports français lors de l'escale au départ comme à l'arrivée. L'objectif est de diminuer les émissions de polluants liées à l'utilisation de ces moteurs, ce qui est bénéfique à la fois pour lutter contre le changement climatique et pour améliorer la qualité de l'air.

Le moteur auxiliaire de puissance est un petit turboréacteur situé à l'arrière du fuselage. Lorsque l'avion est au sol, ce moteur thermique pourvoit aux besoins en énergie électrique et en climatisation et permet la mise en route des réacteurs principaux. Toutefois, il est possible de le substituer par des solutions thermiques ou électriques moins génératrices de bruit, de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques lorsque l'aéronef est en escale.

Conformément à l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, chaque arrêté a fait l'objet d'une consultation du public pendant une durée de 3 semaines :

- Du 7 au 28 novembre 2022 pour les aéroports de Nice-Côte d'Azur et Lyon-St Exupéry ;
- Du 16 janvier au 6 février 2023 pour les aéroports de Marseille-Provence, Toulouse-Blagnac, Nantes-Atlantique et Paris-Beauvais ;
- Du 25 janvier au 16 février 2023 pour les aéroports parisiens (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget) ;
- Du 13 mars au 3 avril 2023 pour l'aéroport de Lille-Lesquin ;
- Du 25 mai au 15 juin 2023 pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

La consultation du public a donné lieu en moyenne à 3 commentaires par arrêté. Les principaux contributeurs sont des acteurs du secteur aérien, en particulier la chambre syndicale du transport aérien (CSTA) et ASL Airlines France. Selon les plateformes, se sont ajoutées des contributions d'élus, d'associations de riverains ou d'anonymes.

Les principaux points soulevés ont porté sur :

- La nécessité de mettre à disposition des moyens de substitution à l'APU ;
- Des temps d'utilisation de l'APU estimés trop courts par certains et comportant des différences selon les plateformes, ce qui pourrait être source de confusion ;
- Les procédures de contrôle de la Gendarmerie des transports aériens (GTA) (s'adresser systématiquement au commandant de bord, PV en anglais par exemple), qui mériteraient d'être améliorées ;
- La nécessité de décrire davantage les exemptions et des interrogations sur certaines dérogations, notamment celles relatives aux avions appartenant à l'Etat ;
- La communication et la transparence des informations envers les instances (Commissions consultatives de l'environnement, Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires).

Les services de l'État ont pris bonne note des observations formulées au cours de la consultation et y ont apporté des éléments de réponse dans chacune des synthèses.

A la suite des différentes consultations et des avis rendus par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), les arrêtés de limitation des temps d'utilisation des APU ont évolué pour prendre en compte les éléments suivants :

- L'ajout du visa faisant référence aux compétences de la Gendarmerie des transports aériens (GTA) ;
- Le remplacement dans l'article 2 pour les postes non équipés, du « et » par le « ou » pour éviter toute ambiguïté dans la notion de poste équipé ou non équipé ;
- L'ajout pour l'ensemble des arrêtés ayant une limitation de temps à 5 minutes à l'arrivée, d'un temps supplémentaire de raccordement des moyens mobiles ;
- La modification de la date d'entrée en vigueur au 1^{er} décembre 2023.