

# REPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie,  
du développement durable  
et de l'énergie

## DECRET du

### Pris pour l'application de l'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

NOR : DEVA

**Publics concernés :** *personnes publiques ou privées exploitant un aéroport défini aux deux premiers alinéas du I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts.*

**Objet :** *établissement d'un programme des actions en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.*

**Entrée en vigueur :** *le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.*

**Notice :** *l'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte fait obligation aux exploitants d'aéroports définis aux deux premiers alinéas du I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts d'établir un programme des actions dont l'objet est de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Les objectifs de réduction sont fixés à 10% et 20% pour les années 2020 et, respectivement, 2025 par rapport à l'année 2010, prise comme année de référence. Le présent décret contient les modalités d'application de cet article de loi.*

**Références :** *le décret peut être consulté sur le site Légifrance ([www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)).*

#### **Le Premier ministre,**

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention, publié par le décret n° 2007-1027 du 15 juin 2007 ;

Vu le règlement (CE) n°1008/2008 du parlement européen et du conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment son article R. 216-8 ;

Vu le code général des impôts, notamment les deux premiers alinéas du I de l'article 1609 quatervicies A ;

Vu la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, notamment son article 45 ;

Vu le décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 modifié portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

## **DÉCRÈTE**

### **Article 1<sup>er</sup>**

Le présent décret, pris pour l' application de l'article 45 de la loi n° 2015-992 susvisée, est applicable aux personnes publiques ou privées exploitant l'un des aéroports suivants :

- Bâle-Mulhouse,
- Beauvais-Tillé,
- Bordeaux-Mérignac,
- Lyon-Saint-Exupéry,
- Marseille-Provence,
- Nantes-Atlantique,
- Nice-Côte d'Azur,
- Paris-Charles-de-Gaulle,
- Paris-Le Bourget,
- Paris-Orly et
- Toulouse-Blagnac.

Ces personnes sont désignées par le terme « exploitant d'aéroport » dans les articles 2 et suivants.

### **Article 2**

Au sens du présent décret, on entend par :

- « Exploitation commerciale » : toute opération effectuée par un avion dans le cadre d'une licence d'exploitation délivrée conformément au règlement (CE) n°1008/2008 susvisé.
- « Engin de piste » : tout engin mobile non routier au sens de l'article R. 224-7 du code de l'environnement, c'est-à-dire tout équipement transportable ou véhicule avec ou sans carrosserie, équipé d'un moteur, et dont la destination n'est pas le transport routier de personnes ou de marchandises, à l'exception des tracteurs agricoles.
- « Facteur d'émission » : pour un gaz à effet de serre ou un polluant atmosphérique, la quantité de gaz ou de polluant émise par unité de carburant ou d'énergie consommée.
- « Intensité en gaz à effet de serre » ou « Intensité en polluant atmosphérique » : le rapport entre le volume des émissions de ces gaz et le nombre d'unités de trafic sur la plateforme concernée.
- « Pouvoir de réchauffement global » : pour un gaz à effet de serre, le rapport entre l'énergie renvoyée vers le sol en cent ans par 1 kg de gaz et celle que renverrait 1 kg de dioxyde de carbone. L'émission d'un kilogramme de gaz dont le pouvoir de réchauffement global est fixé à la valeur « P » équivaut à l'émission de « P » kilogrammes de dioxyde de carbone.
- « Source d'émission » : toute source, fixe ou mobile, située dans la zone de sûreté à accès réglementé, émettant l'un des gaz à effet de serre ou l'un des polluants atmosphériques dont la liste figure à l'article 3.

Les sources d'émissions mobiles ci-dessus mentionnées se réfèrent à tout type de véhicule ou engin évoluant exclusivement en zone de sûreté à accès réglementé.

Peuvent également être incluses au titre des sources d'émissions fixes celles situées en dehors de la zone de sûreté à accès réglementé et produisant des émissions associées à la consommation d'électricité, de chaleur ou de vapeur nécessaire aux activités de l'exploitant d'aérodrome.

- « Unité de trafic » : le nombre entier de milliers de passagers embarqués ou débarqués additionné du nombre entier de centaines de tonnes de fret ou de poste embarqué à bord d'aéronefs ou débarqué d'aéronefs.

### **Article 3**

Les gaz à effet de serre considérés au titre du présent décret sont le dioxyde de carbone a minima et, sous réserve que les émissions de l'année de référence puissent être quantifiées conformément à l'article 5, le méthane et le protoxyde d'azote.

Le pouvoir de réchauffement global du méthane est fixé à 21, celui du protoxyde d'azote à 310.

Les polluants atmosphériques considérés au titre du présent décret sont les oxydes d'azote, les particules en suspension et les composés organiques volatiles.

### **Article 4**

Aux fins d'établissement du programme des actions, les sources d'émissions prises en compte sont telles qu'elles représentent, pour un gaz à effet de serre ou un polluant atmosphérique donné, au moins 90% des émissions engendrées de ce gaz ou de ce polluant sur l'aérodrome considéré durant l'année 2010.

Nonobstant la proportion susmentionnée, sont considérées au minimum les sources d'émissions suivantes :

- les avions utilisés dans le cadre d'une exploitation commerciale pour la partie de leurs opérations se déroulant au sol. Les émissions sont constituées des émissions des moteurs de propulsion et de celles des moteurs auxiliaires de puissance ;
- les véhicules routiers.

### **Article 5**

Au titre de l'année 2010, année de référence, pour chaque gaz à effet de serre et chaque polluant atmosphérique considéré :

I. les émissions de l'ensemble des avions lors de leurs évolutions au sol sont quantifiées comme suit :

- émissions des moteurs de propulsion lors du roulage : pour chaque avion, elles sont le produit des paramètres de temps de roulage, de consommation de carburant par unité de temps (fonction du type d'avion et de sa motorisation) et du facteur d'émission pour chaque gaz ou polluant concerné ;
- émissions des moteurs auxiliaires de puissance : elles sont le produit des paramètres de temps d'utilisation et du facteur d'émission pour chaque gaz ou polluant concerné.

Toute méthode alternative pour la détermination des émissions mentionnées dans le paragraphe I est acceptable sous réserve qu'elle se conforme aux principes énoncés au paragraphe III.

II. Les émissions des véhicules routiers autres qu'électriques sont le produit des paramètres suivants : distance parcourue, consommation moyenne de carburant des véhicules et facteurs d'émissions estimés ou réglementaires lors de l'année de référence.

Toute méthode alternative pour la détermination des émissions mentionnées dans le paragraphe II est acceptable sous réserve qu'elle se conforme aux principes énoncés au paragraphe III.

III. Les émissions des autres sources fixes ou mobiles tiennent compte, selon le cas et la disponibilité des données, des paramètres pertinents suivants : la puissance développée, la consommation de carburant, la durée d'utilisation, la distance parcourue et le facteur d'émission.

IV Les facteurs d'émissions mentionnés aux paragraphes I à III du présent article sont ceux publiés dans la documentation nationale.

A défaut d'être communiqués par les transporteurs aériens, les prestataires de services ou les services de l'Etat concernés, les autres paramètres mentionnés aux paragraphes I à III du présent article sont des valeurs évaluées par l'exploitant d'aérodrome sur la base des documents édités par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ou la réglementation française ou européenne.

### **Article 6**

Au titre des évaluations des émissions pour les années 2020 et 2025, les sources d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques prises en compte sont les mêmes que celles déterminées à l'article 4 du présent décret.

La méthode d'évaluation des émissions est identique à celle précisée à l'article 5 du présent décret.

Ces évaluations, élaborées par chaque exploitant d'aérodrome pour les échéances susmentionnées, tiennent compte en particulier de l'évolution prévue:

- de la flotte et du nombre de mouvements d'avions;
- de la durée moyenne de roulage des avions et de la durée moyenne d'utilisation de leurs moteurs auxiliaires de puissance et des éventuelles procédures opérationnelles visant à réduire les émissions au roulage;
- de la flotte de véhicules autres que les engins de piste;
- de la distance que parcourent ou de la durée moyenne pendant laquelle sont utilisés lesdits véhicules ;
- de l'utilisation et de la consommation en énergie des autres sources d'émissions ;
- des effets escomptés du programme des actions mentionné à l'article 9.

Afin de déterminer l'évolution de flotte des avions et des émissions engendrées par leurs moteurs de propulsion, l'exploitant d'aérodrome tient compte de l'amélioration de l'efficacité énergétique constatée entre 2005 et 2015 en vue d'extrapoler la consommation prévisible des avions en 2020 et en 2025. Le cas échéant, il s'appuie sur la direction du transport aérien pour élaborer ces prévisions.

### **Article 7**

Les unités de trafic sont fixées, pour l'année 2010, et évaluées, pour les années 2020 et 2025, par l'exploitant d'aérodrome. Le cas échéant, il s'appuie sur la direction du transport aérien pour élaborer les prévisions concernant les années 2020 et 2025.

### **Article 8**

Le programme des actions de réduction de l'intensité en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques que chaque exploitant d'aérodrome transmet à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie au plus tard le 31 décembre 2016, est établi de sorte qu'il indique pour les années 2010, 2020 et 2025 :

- les hypothèses utilisées pour élaborer les données chiffrées mentionnées aux articles 4 et suivants,
- les résultats de la quantification des émissions,
- les actions de réduction des émissions associées à chacune des sources d'émissions identifiées dans le présent décret. Le programme des actions présente un volet relatif à la mise en place de moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance et un volet relatif à la flotte de véhicules routiers, quelles que soient les évolutions envisagées dans ces domaines.

Les données chiffrées sont incorporées dans un fichier numérique exploitable.

### **Article 9**

L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie évalue le programme des actions mentionné à l'article 8.

Elle vérifie l'atteinte des objectifs de réduction de l'intensité en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques. Pour ce faire, pour chacune des années 2010, 2020 et 2025, elle procède comme précisé aux paragraphes I et II du présent article.

I. Les évaluations des émissions annuelles de gaz à effet de serre, exprimées en quantités équivalentes de dioxyde de carbone par application du pouvoir de réchauffement global, sont agrégées pour l'ensemble des aéroports mentionnés à l'article 1.

Aux fins de détermination de l'intensité en gaz à effet de serre et de la réduction de cette intensité conformément aux dispositions de l'article 45 de la loi n° 2015-992 susvisée, ces émissions annuelles agrégées sont rapportées aux unités de trafic de l'ensemble des avions mentionnés à l'article 4 pour l'année considérée.

II. Les évaluations des émissions de chaque polluant atmosphérique sont agrégées pour l'ensemble des aéroports mentionnés à l'article 1.

Aux fins de détermination de l'intensité en polluant atmosphérique, ces émissions annuelles et agrégées sont rapportées aux unités de trafic de l'ensemble des avions mentionnés à l'article 4 pour l'année considérée.

La réduction de l'intensité en polluant atmosphérique est calculée de façon indépendante pour chacun d'entre eux. Par rapport à l'année de référence 2010, l'objectif de réduction moyenne des intensités en polluants atmosphériques est fixée respectivement à 10% et 20% pour les années 2020 et 2025.

### **Article 10**

Le bilan réalisé par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie est rendu public.

## **Article 11**

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie est chargée de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le

Manuel VALLS  
**PAR LE PREMIER MINISTRE :**

Le secrétaire d'Etat chargé  
des transports, de la mer et de la pêche  
Alain VIDALIES

La ministre de l'écologie,  
du développement durable et de l'énergie,  
Ségolène ROYAL