



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ARRETE RELATIF A L'UTILISATION DES MOTEURS AUXILIAIRES DE PUISSANCE DES AERONEFS LORS DE L'ESCALE SUR L'AERODROME DE LILLE-LESQUIN

Synthèse de la consultation du public

JUIN 2023

Table des matières

01	INTRODUCTION	4
02	POINTS SOULEVES	6
2.1	MISE A DISPOSITION DES MOYENS DE SUBSTITUTION A L'APU	6
2.2	HOMOGENEITE DANS LES TEMPS D'UTILISATION DE L'APU	7
2.3	LES DEMANDES DE MODIFICATION DE CERTAINES DUREES D'UTILISATION DE L'APU	8
03	CONCLUSION	9

01 Introduction

Contexte de la consultation

L'objet du projet d'arrêté soumis à la consultation du public est de limiter les temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) des aéronefs sur l'aérodrome de Lille-Lesquin.

Seuls cinq aéroports étaient soumis à des arrêtés de restriction de l'utilisation des APU (les aéroports franciliens, Nantes et Nice). Afin d'étendre ces restrictions, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a œuvré depuis 2021 à la définition d'un cadre réglementaire harmonisé pour limiter les temps d'utilisation des 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. La mise en place d'une réglementation plus restrictive sur l'utilisation des APU sur les 12 aérodromes acrusés fait d'ailleurs partie des actions inscrites au Plan national de Réduction des Emissions de Pollutions Atmosphériques (PREPA).

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.

Actuellement seuls cinq aéroports sont soumis à des arrêtés de restriction de l'utilisation des APU (les aéroports franciliens, Nantes et Nice).

Un important travail de concertation a ainsi été mené depuis 2021 par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) avec toutes les parties prenantes (exploitants aéroportuaires, compagnies aériennes, associations de riverains, représentants des usagers, élus...).

Ce travail a abouti à un projet d'arrêté dont les orientations principales sont les suivantes :

- diminution des temps d'utilisation des APU sur les plateformes déjà soumises à un arrêté de restriction ;
- généralisation de la limitation des temps APU aux principales plateformes aéroportuaires (les 12 plateformes sous contrôle de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) ;
- homogénéité dans la rédaction de l'arrêté et dans la détermination des temps imposés tout en laissant une possibilité d'adaptation pour prendre en compte les spécificités locales.

Ce projet d'arrêté a fait l'objet d'une présentation **pour avis à la Commission consultative de l'environnement de l'aérodrome qui s'est tenue le 9 février 2023**. La CCE s'est prononcée favorablement sur ce projet.

Conformément à l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, ce projet d'arrêté a été soumis à la consultation du public pour **une durée de trois semaines, soit du 13 mars au 3 avril 2023**, afin que chacun puisse faire part de ses observations. La consultation a été organisée de façon numérique sur le site internet des consultations du Ministère de la transition écologique :

<https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/consultation-publique-sur-l-arrete-relatif-a-l-a2824.html>

Après prise en compte des résultats de cette consultation et publication de la présente synthèse, l'arrêté, préalablement soumis à l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), sera mis en œuvre au 1^{er} décembre 2023.

La présente synthèse vise à exposer les résultats de cette consultation du public et la suite qui lui a été donnée (en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement).

Méthodologie d'analyse

- Les contributions déposées sur le site dédié ont été analysées dans leur intégralité.
- Si une même contribution a été déposée par une même personne, le même jour et à la même heure : la contribution a été considérée comme un doublon. Elle n'a pas été prise en compte dans le traitement quantitatif.
- Une contribution peut exprimer un avis sur plusieurs thématiques et différentes mesures prévues par l'arrêté. Dans le cadre du travail d'analyse, ces contributions ont été découpées en plusieurs « expressions » regroupés en thématiques.

Les chiffres de la participation

- **3 contributions** ont été déposées sur la plateforme de la consultation du public.

Comme indiqué dans la méthodologie, certaines contributions ont abordé plusieurs thématiques.

Les expressions sont des avis, elles ne comprennent pas de questions. Les contributions développent plusieurs sujets et abordent plusieurs thématiques.

Éléments sur le profil des répondants

Sur les 3 contributeurs, 1 a indiqué prendre la parole en tant qu'acteur du secteur aéronautique et 2 sans profil spécifique identifié.

2 contributeurs se sont exprimés favorablement. Les remarques sont d'ordre général et ne portent pas sur l'arrêté en lui-même.

02 Points soulevés

2.1 Mise à disposition des moyens de substitution à l'APU

De manière générale le projet d'arrêté d'APU n'est pas remis en question. Un contributeur s'est exprimé sur la nécessité de développer massivement les moyens de substitution pour permettre à terme de limiter l'utilisation de l'APU qu'à quelques minutes.

Quel est le niveau d'équipements de la plateforme en moyens de substitution ? Quelle est la réglementation ?

Réponse de la DGAC :

Les moyens de substitution à l'APU peuvent être fixes ou mobiles. Pour la fourniture d'électricité, l'équipement fixe est la prise 400 Hz et l'équipement mobile est le « Ground Power Unit » (GPU). Pour la fourniture d'air climatisé et de chauffage, l'équipement fixe est le « Pre-Conditioned Air » (PCA) et l'équipement mobile l'« Air Conditioning Unit » (ACU).

Sur l'aéroport de Lille-Lesquin, six postes avions sont équipés avec des prises 400 Hz et l'équipement des cinq autres postes est inscrit au plan d'investissement d'ici à 2024.

Des investissements doivent être encore planifiés pour équiper complètement la plateforme en moyens de substitutions fixes et mobiles nécessaires à la fourniture de la climatisation ou du chauffage.

Il convient de noter que dans le cadre du paquet « ajustement à l'objectif 55 », un ensemble d'initiatives réglementaires au niveau européen visant à mettre en cohérence la politique de l'UE avec ses objectifs climatiques (réduction de 55% des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030), il est prévu une obligation d'électrification pour une vingtaine d'aéroports français avant 2025 pour les postes au contact et en 2030 pour les postes au large. Le projet de révision du Règlement relatif au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) devrait imposer quant à lui une obligation de fourniture de la climatisation/chauffage. Ces mesures en cours de négociation au niveau européen permettront de faire progresser les aéroports en matière d'équipement en moyens de substitution.

L'application de l'arrêté de limitation des temps d'utilisation des APU est une première étape dans la décarbonation des opérations, dont l'impact sera amplifié quand les aéroports seront pleinement équipés en moyens de substitution aux APU.

2.2 Homogénéité dans les temps d'utilisation de l'APU

Un contributeur s'est exprimé sur le fait qu'il existe des différences sur une ou plusieurs limites de durée d'utilisation de l'APU à l'arrivée et au départ selon les aéroports. Ces différences d'un aéroport à l'autre sont sources de confusions pour les équipages en charge de respecter ces limitations. Il a été demandé des durées d'utilisation identiques sur l'ensemble des aéroports soumis à ces arrêtés de restriction.

Quels ont été les critères d'homogénéisation des durées d'utilisation de l'APU ?

Réponse de la DGAC :

À la suite d'un travail de concertation avec les parties prenantes, les orientations principales du projet d'arrêté ont été :

- La diminution des temps d'utilisation des APU sur les plateformes déjà soumises à un arrêté de restriction ;
- La généralisation de la limitation des temps APU aux principales plateformes aéroportuaires (les 12 plateformes sous contrôle de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) ;
- La recherche d'homogénéité dans la rédaction de l'arrêté et dans la détermination des temps imposés tout en laissant une possibilité d'adaptation pour prendre en compte les spécificités locales.

Ainsi pour laisser cette possibilité d'adaptation, le choix s'est porté sur la publication d'un arrêté par plateforme.

Les modifications apportées ont été limitées à l'ajout d'articles spécifiques à des activités locales telles que l'aviation d'affaire et à des baisses éventuelles des durées d'utilisation des APU en prenant en compte les niveaux d'ambition demandés au niveau local.

Ces baisses éventuelles sont également limitées pour prendre en compte les contraintes techniques et opérationnelles. Le risque de confusion pour les équipages engendrés par l'application de temps différents selon les plateformes semble limité. Cette contrainte sera intégrée à la préparation des vols qui incombent à toute compagnie et tout équipage.

2.3 Les demandes de modification de certaines durées d'utilisation de l'APU

Un contributeur des contributeurs informe que la séquence habituelle d'une arrivée d'avion peut être perturbée (problème technique sur l'avion, sur la passerelle, difficulté de positionner la passerelle, encombrement parking...) et que les moyens de substitution s'en trouvent retardés. L'impératif de respecter la limite des 10 minutes ne doit pas conduire à réaliser ces branchements dans la précipitation ou que ces branchements ne soient pas bien réalisés. Cela présenterait un risque de sécurité pour l'avion ou pour les personnels. Cette remarque concerne aussi bien les moyens des substitutions fixes que mobiles.

Pourquoi ces choix sur les temps sur la plateforme de Lille ?

Réponse de la DGAC :

Les durées d'utilisation des APU ont été définies à la suite d'une consultation des différents acteurs et de l'expérience locale.

Le projet d'arrêté tient compte des contraintes opérationnelles et techniques existantes, notamment au départ des postes de stationnement, les dernières minutes avant le décollage étant particulièrement sensibles. Ainsi, dans l'ensemble des arrêtés, il a été choisi de ne pas réduire au-delà de 10 minutes les temps d'utilisation au départ lorsque les postes sont équipés de moyens de substitution.

03 Conclusion

Le projet d'arrêté APU soumis à la consultation du public avait déjà fait l'objet de consultation auprès des différentes parties prenantes (élus, associations de riverains, professionnels du transport aérien...) dans le cadre de la commission consultative de l'environnement.

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 le présent document

A la suite des différentes consultations et des avis rendus par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), le projet d'arrêté de limitation des temps d'utilisation des APU a 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.