

Direction du transport aérien

Paris, le 16/01/2023

*Sous-direction du développement durable
Bureau du climat, de la qualité de l'air
et des sujets émergents*

Note à **Mesdames et Messieurs**

OBJET : PROJET D'ARRETE RELATIF A L'UTILISATION DES MOTEURS AUXILIAIRES DE PUISSANCE DES AERONEFS LORS DE L'ESCALE SUR LES AEROPORTS DE PARIS-CHARLES DE GAULLE, PARIS-ORLY ET PARIS-LE BOURGET

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 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.

Actuellement seuls cinq aéroports sont soumis à des arrêtés de restriction de l'utilisation des APU (les aéroports franciliens, Nantes et Nice). La généralisation de la limitation d'utilisation des temps APU aux 12 principales plateformes aéroportuaires (voir liste en pièce jointe) constitue donc un progrès environnemental, dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre (CO₂) et de pollutions atmosphériques. Cette nouvelle réglementation va contribuer à progresser dans la décarbonation des opérations au sol menée dans les aéroports.

Il a été recherché une homogénéité dans la rédaction de l'arrêté et dans la détermination des temps imposés de manière à faciliter la lisibilité de la réglementation. Il a toutefois été décidé de publier un arrêté par plateforme de façon à mieux prendre en compte les spécificités locales et donner plus de souplesse pour les évolutions ultérieures.

Le présent projet d'arrêté prévoit une différenciation des temps d'utilisation de l'APU au départ et à l'arrivée, en fonction de la disponibilité de moyens de substitutions disponibles en électricité, climatisation-chauffage ainsi que la capacité des aéronefs selon leur masse (inférieure ou non à 140 tonnes). En effet, des temps plus longs sont autorisés pour les gros porteurs et lorsque les moyens de substitution permettant de fournir de l'électricité et de la climatisation ou du chauffage ne sont pas disponibles.

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, 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.

A l'arrivée, un temps d'utilisation de l'APU d'au moins 5 minutes est préconisé de façon globale pour les postes équipés de moyens de substitution.

Pour les aéroports de Paris-Charles De Gaulle et Paris-Orly, il est proposé dans le projet d'arrêté que les temps suivants s'appliquent :

Au départ, l'utilisation du moteur auxiliaire de puissance est limitée à :

- 10 minutes lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution ;
- 30 minutes lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale est inférieure à 140 tonnes ;
- 60 minutes lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure ou égale à 140 tonnes.

A l'arrivée, l'utilisation du moteur auxiliaire de puissance est limitée à :

- 5 minutes lorsque ce poste est équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage et pendant le délai nécessaire à la mise à disposition des moyens mobiles ;
- 20 minutes lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale est inférieure à 140 tonnes ;
- 30 minutes lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure ou égale à 140 tonnes.

Les Commissions Consultatives de l'Environnement des aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles De Gaulle en réunion respectivement les 9 et 15 décembre 2022 ont émis un avis favorable sur le projet d'arrêté avec ces durées limites d'utilisation de l'APU.

Pour l'aéroport de Paris-Le Bourget, il est proposé dans le projet d'arrêté que les temps suivants s'appliquent :

Au départ, l'utilisation du moteur auxiliaire de puissance est limitée à :

- 10 minutes lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage ;
- 45 minutes lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité et climatisation-chauffage.

A l'arrivée, l'utilisation du moteur auxiliaire de puissance est limitée à :

- 5 minutes lorsque ce poste est équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage et pendant le délai nécessaire à la mise à disposition des moyens mobiles ;
- 20 minutes lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage.

La Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport de Paris-Le Bourget en réunion du 14 décembre 2022 a émis un avis favorable sur le projet d'arrêté avec ces durées limites d'utilisation de l'APU.

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'entrée en vigueur de cette nouvelle réglementation s'échelonnera sur le 1^{er} trimestre 2023 en fonction des aéroports. Pour les aéroports de Paris-Charles De Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, le projet d'arrêté sera applicable le lendemain de sa publication.

Les observations et propositions du public, déposées par voie électronique ou postale, seront recueillies durant vingt et un jours à compter de la mise à disposition du projet d'arrêté sur le site <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/>.

(1) Liste des aéroports concernés :

- ✓ PARIS CHARLES DE GAULLES
- ✓ PARIS ORLY
- ✓ PARIS LE BOURGET
- ✓ NANTES ATLANTIQUE
- ✓ LYON ST EXUPERY
- ✓ BALE MULHOUSE
- ✓ TOULOUSE BLAGNAC
- ✓ BORDEAUX MERIGNAC
- ✓ NICE COTE D'AZUR
- ✓ MARSEILLE PROVENCE
- ✓ LILLE LESQUIN
- ✓ PARIS BEAUVAIS