

## AVIS DU COLLEGE

**Séance du 07 février 2022  
N° 2022-6**

**Objet : projet de révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise**

***Conformément à l'article L6361-5 du Code des transports, le projet de plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise a été soumis pour avis à l'ACNUSA, qui l'a examiné en session plénière du 07 février 2022.***

L'Autorité rappelle que ses compétences en matière de qualité de l'air concernent toutes les activités aéroportuaires. A ce titre, l'Autorité apprécie vivement que les problématiques propres au territoire aéroportuaire aient été abordées dans le cadre du PPA 3 de l'agglomération lyonnaise et que quatre actions réparties sur un défi dit **M 5.1. : « diminuer les émissions des plateformes aéroportuaires »** aient été proposées pour une réduction efficace des émissions atmosphériques du secteur aérien. Ces propositions répondent globalement aux recommandations de l'Autorité de contrôle.

Sur l'ensemble des actions de ce projet de 3<sup>ème</sup> PPA concernant la réduction des émissions aéroportuaires, l'Autorité aurait apprécié davantage de distinction au sein des 2 principales plateformes lyonnaises pour l'aviation d'affaire, de tourisme et de fret au sujet des objectifs quantifiés.

S'agissant de l'action M.5.1.1 – « **Limiter l'utilisation des APU utilisés pour alimenter les aéronefs en stationnement au sol** », l'action vise à l'électrification des postes avion afin de baisser de moitié l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) sur l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry. Cette action est pertinente car il existe des moyens de substitution tant au contact qu'au large. Toutefois, les temps maximaux d'utilisation envisagés par l'administration ne sont pas mentionnés. Il serait donc bienvenu de les inscrire dans le PPA au niveau du plan d'action détaillé.

S'agissant de l'action M.5.1.2 – « **Diminuer les émissions au roulage des aéronefs** », l'Autorité y est très favorable. Cette action (temps d'attente, de roulage et roulage n-1 réacteur) est relativement simple pour sa mise en œuvre tout en assurant des conditions de sécurité, en particulier à l'atterrissage s'agissant du roulage n-1 réacteur. Elle permet un gain significatif d'émissions côté piste. Cette action peut être utilement soutenue par des actions de formation et de communication auprès des personnels navigants des compagnies aériennes et du contrôle.

S'agissant de l'action M.5.1.3 – « **Favoriser le renouvellement des engins de pistes et des différentes flottes de véhicules pour des véhicules moins polluants** », l'action vise à limiter l'utilisation d'énergies fossiles côté piste et à déployer l'offre d'énergies alternatives telles que la mise à disposition de bornes de recharge côté ville. Cette action s'inscrit dans les objectifs de déploiement de points de recharge nationaux et offre une possible évolution de typologie de motorisation favorable à de moindres émissions issues d'énergies fossiles.

S'agissant de l'action M.5.1.4 – « **Abaisser les émissions liées au chauffage et aux terminaux** », l'Autorité encourage toutes les actions visant à réduire les émissions liées au chauffage et à la climatisation des bâtiments situés dans le périmètre des concessions aéroportuaires.

L'Autorité regrette néanmoins qu'un seul point vise les émissions « avions » hors phase de roulage, atterrissage et à l'escale, c'est-à-dire pendant les phases de décollage et montée, et qui représentent la source majoritaire des émissions d'oxydes d'azote (NOx) sur les aéroports. Une action envisageable pourrait être la modulation de la redevance en fonction des émissions en NOx des aéronefs voire l'interdiction des aéronefs les plus polluants après étude des caractéristiques des flottes fréquentant la plateforme et concertation des compagnies aériennes concernées.

**Le collège de l'Autorité donne un avis favorable au nouveau projet de plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise.**



Le président  
Gilles Leblanc