

RECOMMANDATION DU COLLEGE

**Séance du 3 octobre 2022
N° 2022 / 29**

Objet : projets d'arrêtés relatifs à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur les aéroports du Réseau Transeuropéen de Transports susceptibles de devoir fournir des moyens de substitution aux aéronefs.

Une réunion de travail sur les projets d'arrêtés relatifs à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors d'escales sur différents aérodromes s'est tenue entre les services de l'Autorité de contrôle et des représentants de la sous-direction du développement durable de la DGAC (DGAC/DTA/SDD) le vendredi 9 septembre 2022.

L'administration de l'aviation civile ayant présenté ces projets d'arrêtés en Commission Consultative de l'Environnement des aéroports de Lyon – Saint Exupéry et de Nice – Côte d'Azur, l'Autorité de contrôle s'est autosaisie du sujet. Son collège a examiné les éléments généraux des projets d'arrêtés au cours de sa séance du 5 octobre 2022.

Vu l'article L. 6361-6 du code des transports ;

Considérant la proposition¹ de règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (dit règlement AFIR), qui prévoit l'abrogation de la directive 2014/94/UE et impose, en son article 12, aux aéroports du réseau transeuropéen de transports (RTE-T), l'obligation d'assurer la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement qui réalisent des opérations de transport aérien commercial au plus tard le 1^{er} janvier 2025 pour les postes au contact, et au plus tard le 1^{er} janvier 2030 pour ceux situés au large ;

Considérant qu'à compter de la réalisation des investissements permettant de satisfaire à l'obligation sus-mentionnée, l'utilisation abusive de l'APU devrait être exceptionnelle, puisque pour atteindre la cible dite « APU off » il importe d'assurer l'offre et la disponibilité de moyens de substitution fixes ou mobiles permettant aux aéronefs, au contact ou au large, de disposer d'électricité et de production d'air froid ou chaud en quantité et en puissance suffisantes pour ne pas recourir à l'APU ;

Considérant que, par suite, dès lors que les temps d'utilisation des APU correspondent aux temps nécessaires pour brancher ou débrancher les moyens de substitution, ces temps ne suscitent aucune observation particulière de la part de l'ACNUSA ;

Considérant toutefois que pour accompagner opérationnellement la future obligation européenne, en cours d'édiction, la structure même de la réglementation interne pourrait être présentée sous un angle positif, par exemple, en affirmant l'obligation d'utiliser les moyens de substitution et en précisant, dans ce cas, les temps d'utilisation de l'APU maximum autorisés, permettant le branchement ou le débranchement des moyens de substitution et en réglementant, dans un article distinct, les durées

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52021PC0559>

d'utilisation de l'APU autorisées lorsque les moyens de substitution ne sont pas encore en place ou qu'ils ne fonctionnent pas ;

Considérant que, dans cette optique, l'objectif poursuivi pourrait être affiché de manière plus explicite, et les phases transitoires nécessaires à l'atteinte de cet objectif présentées comme telles ; que, pour ce faire, l'arrêté pourrait préciser qu'à compter du 1^{er} janvier 2030, l'utilisation de l'APU sera interdite et prévoir, pendant la période intermédiaire, les dispositions actuelles encadrant l'utilisation de l'APU lorsque les moyens de substitution fixes ou mobiles ne sont pas encore en place ou que les installations offertes par l'aéroport ne permettent pas leur fonctionnement ;

Considérant que pour atteindre cet objectif, il faudra mobiliser les acteurs qui disposent effectivement des moyens de permettre aux aéronefs de se passer de leur APU ; que, pour ce faire, il serait efficace de prévoir un système qui permette de sanctionner les aéroports et/ou assistants d'escale et non les seules compagnies aériennes ;

Considérant, en outre, que les cas dérogatoires n'ont aucune raison d'exister, dès lors que les équipements fournis doivent satisfaire, par définition, aux besoins des aéronefs et que les situations où ces équipements sont absents ou défectueux ou incompatibles avec les caractéristiques de l'aéronef sont encadrées ;

Il découle des éléments qui précèdent que le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est favorable aux projets d'arrêtés préparés par l'administration de l'aviation civile mais il suggère des modifications de leur rédaction.

Le collège de l'Autorité invite donc à reprendre la rédaction de l'arrêté dans un sens plus positif, en commençant par le rappel de l'obligation d'équiper les postes en électricité, au plus tard le 1^{er} janvier 2025 pour les postes au contact et le 1^{er} janvier 2030 pour les postes au large, et la mention des temps d'utilisation de l'APU autorisés lorsque cette obligation est respectée, puis en précisant dans un article distinct les durées d'utilisation de l'APU autorisées pour les cas dans lesquels le recours à des moyens de substitution serait impossible, notamment dans l'attente de l'équipement des postes en électricité. Ce dernier article permettrait de gérer la phase transitoire, jusqu'en 2025 ou 2030. Ensuite, une fois les postes équipés en électricité, l'article de l'arrêté qui prévoit la durée minimale d'utilisation autorisée des APU à l'arrivée et au départ, serait suffisant. Il pourrait préciser que tout dépassement fera l'objet d'une enquête et sera passible d'une amende. Dans l'idéal, il serait opportun que les dispositions législatives offrent la possibilité à l'ACNUSA de prononcer cette amende à l'encontre de la compagnie aérienne, comme actuellement, et d'attirer à l'instance l'assistant d'aéroport ou le gestionnaire de l'aéroport, en qualité de partie ou de personne intéressée qui disposerait alors de la possibilité de connaître les éléments du dossier et de présenter des observations, ce qui supposerait une évolution des dispositions de l'article L. 6361-12 du code des transports.

Le collège de l'Autorité de contrôle sera appelé à se prononcer au cas par cas sur les projets d'arrêtés ministériels envisagés sur les aéroports concernés.

Le président



Gilles Leblanc