

DECISION DU COLLEGE

Séance du 11 janvier 2023
N° 2023 / 02

Objet : mise en œuvre de l'arrêté du 8/12/2022 relatif au plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA)

Vu la directive européenne 2016/2284 CE du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques (dite directive NEC révisée) ;

Vu l'article 64 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte ;

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

Vu le décret n° 2017-949 du 10 mai 2017 fixant les objectifs nationaux de réduction des émissions de certains polluants atmosphériques en application de l'article L. 222-9 du code de l'environnement ;

Vu l'arrêté du 10 mai 2017 établissant le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques ;

Considérant que les objectifs de réduction des émissions de 4 polluants (SO₂, PM_{2,5}, COV_{nm}, NO_x) devraient être atteints en 2025 et 2030 avec les seules mesures existantes (AME) du PREPA (sauf pour le NH₃, concernant le secteur agricole, pour qui des mesures supplémentaires – AMS – sont nécessaires à ces deux horizons) ;

Considérant qu'une seule mesure concernant le domaine aérien du PREPA, relative à l'incitation des aéroports à s'équiper en moyen de substitution aux APU (mesure 1A3a) a pu être quantitativement évaluée à partir de l'inventaire des bilans énergétiques ENERDATA ;

Considérant que d'après le rapport¹ d'octobre 2019 du ministère chargé de l'écologie sur les hypothèses et les résultats des scénarios prospectifs d'émissions de polluants atmosphériques pour la France à l'horizon 2030, le rôle et l'impact de la mesure 1A3a (sur les émissions et les concentrations) s'avèrent limités comparé aux autres mesures sectorielles du PREPA ;

¹ <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques-reduire-pollution-lair>

Considérant la proposition² de règlement du Parlement et du Conseil européen 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 1er janvier 2025 pour les postes au contact, et au plus tard le 1er janvier 2030 pour ceux situés au large ;

Le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares prend acte de l'arrêté du 8 décembre 2022.

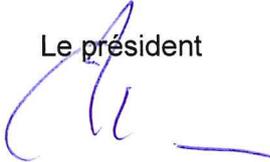
Pour sa mesure concernant la substitution des APU, le collège aurait cependant préféré que le PREPA fasse explicitement mention du caractère obligatoire en équipements électriques des aéroports du réseau RTE-T à partir de 2025 pour les postes au contact et 2030 pour ceux situés au large, et non uniquement la mention d'incitation d'une part, et de réduction des temps d'emploi des APU d'autre part. En effet, l'objectif principal est l'équipement des postes en moyen de substitution. Dès lors que les postes avions seront équipés, tous les opérateurs auront intérêt à réduire l'utilisation des APU au strict minimum nécessaire. Les enjeux économiques et sociaux rejoignent en totalité les enjeux sanitaires et climatiques.

Enfin, pour que l'ACNUSA puisse exercer au mieux ses missions à accompagner des exploitants d'aéroports sous son contrôle spécifique dans leurs réductions des émissions atmosphériques, il conviendrait qu'elle dispose de leurs programmes d'actions déposés auprès de l'ADEME.

Le collège de l'Autorité de contrôle mandate son président pour passer une convention avec l'ADEME afin de pouvoir disposer des programmes d'actions des exploitants aéroportuares.

Il recommande au Gouvernement, lors de la prochaine évaluation et révision du PREPA, de revoir l'action relative aux émissions des aéronefs durant les opérations au sol. Il s'agira d'évaluer la réduction en regard de la mise en œuvre, sur les aéroports français concernés, de l'article 12 du règlement européen AFIR et d'ajuster les actions éventuellement nécessaires pour tendre vers la suppression des émissions lors des opérations au sol.

Le président



Gilles Leblanc

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52021PC0559>