

AVIS DU COLLEGE

Séance du 6 février 2023

N° 2023 / 7

Objet : projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Lyon – Saint-Exupéry

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

Vu la recommandation de l'ACNUSA n° 2015/5, de prendre les dispositions nécessaires pour réduire l'usage des moteurs auxiliaires de puissance lorsque les aéronefs sont en escale sur les aéroports du Réseau Transeuropéen de Transports ;

Vu la recommandation n° 2022/29 du 3 octobre 2022, portant sur la conception des 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 ;

Vu l'avis favorable de la CCE de l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry du 28/09/2022 sur le projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Lyon – Saint-Exupéry ;

Vu 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 1er janvier 2025 pour les postes au contact, et au plus tard le 1er janvier 2030 pour ceux situés au large ;

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

Considérant qu'à compter de la réalisation des investissements permettant de satisfaire à l'obligation d'assurer la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement sur les aéroports, l'utilisation de l'APU devrait être exceptionnelle, puisque pour atteindre la cible dite « APU off » l'important réside surtout dans 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 toutefois que, pour accompagner la future réglementation européenne en cours d'édiction, la structure même de la réglementation interne pourrait être présentée de manière à rendre lisible et cohérent l'ensemble des dispositions qui s'imposent aux aéroports (règlement européen) et transporteurs (réglementation interne) ; que le rapport de présentation du projet d'arrêté devrait expliciter l'obligation d'utiliser les moyens de substitution mis en place et préciser les critères qui ont permis de fixer les temps maximum d'utilisation de l'APU autorisés ;

Considérant par ailleurs que la définition des postes équipés retenue par l'arrêté, qui cumule fourniture en électricité et fourniture en air, peut prêter à confusion dans la mesure où cette définition n'est pas celle retenue dans la proposition de règlement européen qui vise seulement l'équipement en électricité. Par suite, cette définition pourrait être révisée après la publication du règlement européen pour retenir que la fourniture d'électricité en quantité et puissance suffisantes pour faire fonctionner un moyen de substitution en climatisation-chauffage constitue un équipement ;

Considérant que les différents cas d'exemptions et de dérogations n'auront plus de raison d'être, dès lors que les équipements, fixes ou mobiles, disponibles sur les postes avions devront satisfaire aux besoins des aéronefs ; que, par suite, ils ne devraient être envisagés qu'à titre purement transitoire tant que l'adéquation au besoin n'est pas assurée ;

Le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares émet un avis favorable au projet d'arrêté sous les cinq réserves suivantes :

- **Le rapport de présentation de cet arrêté doit être rendu public pour assurer la bonne information du public sur les objectifs poursuivis et l'information complète des différents acteurs intéressés ; en cas de divergence d'interprétation textuelle entre les parties concernées (société d'exploitation aéroportuaire ; compagnies aériennes et assistants d'escale), il sera utile pour ne pas perdre de vue l'objectif recherché par le pouvoir réglementaire ;**
- **Dans la même logique, une notice d'impact faisant état des gains escomptés par rapport à la situation actuelle doit également être rendue publique ;**
- **A l'article 4, la mention d'exemption pour les aéronefs militaires et ceux appartenant à l'Etat exclusivement affectés à un service public devrait être supprimée, dans la mesure où ces exemptions sont déjà prévues à l'article L. 6100-1 du code des transports, auquel il pourrait simplement être renvoyé ; cette exemption relève en effet du pouvoir législatif ;**

- A l'article 4, la mention d'exemption pour les aéronefs militaires et ceux appartenant à l'Etat exclusivement affectés à un service public devrait être supprimée, dans la mesure où ces exemptions sont déjà prévues à l'article L. 6100-1 du code des transports, auquel il pourrait simplement être renvoyé ; cette exemption relève en effet du pouvoir législatif ;
- Le contenu de l'article 5 ne relevant pas d'un arrêté ministériel portant restriction d'exploitation de l'aéroport, peut être supprimé. L'information des usagers sur le niveau d'équipement des postes avions de l'aéroport devrait être assurée par la voie habituelle de l'information aéronautique et sur l'aéroport lui-même ;
- Dans la mesure où cet arrêté introduit des obligations pour la Gendarmerie du transport aérien, son commandant devrait être visé par l'article d'exécution.

Le président



Gilles Leblanc