



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

AVIS DU COLLEGE

Séance du 10 mai 2023
N° 2023 / 11

Objet : projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Nantes – Atlantique

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

Vu l'Arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique) ;

Vu la recommandation de l'ACNUSA n° 2015/5, pour 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 Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Nantes – Atlantique du 08/12/2022 sur le projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Nantes – Atlantique ;

Vu le rapport de présentation de la direction du transport aérien (direction générale de l'aviation civile) du 19/04/2023 concernant les projets d'arrêtés relatifs à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur les aérodromes de Paris – Charles-de-Gaulle, Paris – Orly, Paris – Le Bourget, Marseille – Provence, Toulouse – Blagnac, Bordeaux – Mérignac, Nantes – Atlantique, Lille – Lesquin, Beauvais – Tillé, Bâle – Mulhouse ;

Vu le 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 ;

Considérant que le rapport de présentation de la DGAC du 19/04/2023 concernant les projets d'arrêtés relatifs à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sera rendu public afin d'assurer la bonne information du public sur les objectifs poursuivis et l'information complète des différents acteurs intéressés ;

Considérant le niveau actuel d'équipement de la plateforme en moyens de substitution à l'usage des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs (APU) ;

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 par ailleurs, la volonté du pouvoir réglementaire, exprimée lors de la présentation du projet d'arrêté visé en objet :

- D'une part, de permettre la sanction des opérateurs qui ne respecteraient pas l'obligation qui est mentionnée au I de l'article 2, selon laquelle l'utilisation des moyens de substitution s'impose dès qu'un moyen de substitution est mis à disposition de l'opérateur, sans qu'il soit nécessaire que le poste soit complètement équipé, en moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage. En d'autres termes, l'administration a précisé que l'exploitant d'aéronef qui n'utiliserait pas les moyens de substitution en électricité qui seraient mis à sa disposition, alors même qu'il ferait fonctionner son APU pour pallier l'absence de moyens de substitution en climatisation-chauffage, pourra se voir poursuivi pour non-respect desdites dispositions réglementaires, indépendamment de la durée de fonctionnement de l'APU de l'avion. Dans la mesure où une telle restriction à la liberté d'organisation de l'opérateur concerné compte parmi les restrictions permanentes ou temporaires apportées à l'exercice de certaines activités en raison des nuisances environnementales qu'elles occasionnent visées au b) de l'article L. 6361-12 du code des transports, le non-respect de cette contrainte pourra effectivement, conformément au souhait de l'administration, être sanctionné, indépendamment de la durée d'utilisation de l'APU, par l'ACNUSA sur le fondement de ces dernières dispositions ;
- Et d'autre part, de revenir à un temps d'utilisation de 20 minutes sans distinction de masse à l'arrivée afin de ne pas afficher de régression environnementale.

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

- **La rédaction envisagée de l'article 2 concernant la définition de la notion de poste équipé, ou non équipé, crée une ambiguïté en regard des différents cas de figures côté piste qui doit être levée pour prévenir les risques de poursuites mal fondées. Pour ce qui est du poste non équipé, le « et » devrait être remplacé par un « ou » pour envisager le cas de figure où il n'y a ni électricité, ni**

climatisation-chauffage et celui où il y a seulement un des deux. Dans la rédaction envisagée, avec utilisation du « et », seul le cas de figure où il n'y a ni électricité, ni climatisation-chauffage serait encadré.

- **A l'article 4, la mention d'exemption pour les aéronefs militaires et ceux appartenant à l'Etat exclusivement affectés à un service public doit 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. En tout état de cause, rien ne justifie que les aéronefs civils ou militaires appartenant à l'Etat n'utilisent pas les moyens de substitution mis à leur disposition.**
- **Le contenu de l'article 5 ne relevant pas d'un arrêté ministériel portant restriction d'exploitation de l'aéroport, devrait être supprimé. L'information des usagers sur le niveau exact d'équipement des postes avions de l'aéroport devrait être assurée par les aéroports par la voie habituelle de l'information aéronautique et sur l'aéroport lui-même. L'administration de l'aviation civile aurait ainsi également accès à ces informations.**

Par ailleurs, le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires recommande à la Gendarmerie du transport aérien de mettre en place un plan de contrôle adapté à la situation de l'aéroport de Nantes – Atlantique visant à la prévention des manquements et à leur répression éventuelle. Il rappelle sa demande d'étude d'un système automatisé permettant aux opérateurs (société d'exploitation aéroportuaire, compagnies aériennes et assistants d'escale) de partager les données et de soulager le travail des brigades de gendarmerie.

Le président



Gilles Leblanc

