

AVIS DU COLLEGE

Séance du 02 octobre 2023
N° 2023-26

Objet : projet de révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Ile-de-France

Vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ;

Vu le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air, qui transpose la directive susvisée ;

Vu l'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) ;

Vu l'article L.221-1 du Code de l'environnement ;

Vu l'article L6361-5 du Code des transports, le projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Ile-de-France a été soumis pour avis à l'ACNUSA, qui l'a examiné en session plénière du 02 octobre 2023 ;

Vu la décision de l'ACNUSA du 11 janvier 2023 concernant l'arrêté du 8 décembre 2022 relatif au plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques définissant les mesures à mettre en œuvre pour la période 2022-2025 ;

Vu le PPA d'Ile-de-France adopté le 31 janvier 2018 ;

Vu la contribution de l'ACNUSA au projet de Schéma directeur de la région Ile-de-France Environnemental (SDRIF-E) ;

Vu l'avis favorable de l'ACNUSA du 10 mai 2023 concernant le projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur les aéroports de Roissy – Charles de Gaulle, de Paris – Orly, et de Paris – Le Bourget ;

Vu l'arrêté du 28 juillet 2023 relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur les aéroports de Paris – Charles de Gaulle, de Paris – Orly et de Paris – Le Bourget ;

Vu la lettre de saisine du 25 juillet 2023 du Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris demandant l'avis de l'Autorité de contrôle sur le projet de 4^{ème} PPA d'Ile-de-France.

Considérant les responsabilités de la société aéroportuaire Aéroports de Paris (ADP), pour ce qui est des émissions de polluants atmosphériques de ses propres activités et pour ce qui est des activités de ses clients (entreprises et services implantés sur sa concession, compagnies aériennes et services d'assistance en escale) ;

Considérant l'inventaire des émissions de polluants atmosphériques d'ADP au titre de l'année 2020 pour les aéroports de Paris – Charles de Gaulle, de Paris – Orly, de Paris – Le Bourget et les bilans trimestriels de mesures de la qualité de l'air réalisés par le Laboratoire d'ADP ;

Considérant le rôle relatif des aéroports parisiens en regard du dernier inventaire des émissions de polluants atmosphériques réalisé sur le territoire du PPA et de leurs contributions aux concentrations dans l'air ambiant des polluants réglementés au titre de l'article L.221-1 du code de l'environnement ;

Considérant que d'après le bilan des émissions de l'année 2018 réalisé par Airparif, les oxydes d'azote (NOx) émis par les plateformes aéroportuaires représentent 9 % des émissions régionales de NOx et que 88 % de cette part provient des mouvements d'avions, le reste étant lié aux activités au sol ;

Considérant que le projet de 4^{ème} PPA d'Ile-de-France intègre les objectifs du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) ;

Considérant les Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET) et leurs plans air adoptés ou en cours de consultation pour ce qui concerne les territoires qui recouvrent les aéroports de Paris – Charles de Gaulle, de Paris – Orly, et de Paris – Le Bourget ;

Considérant les engagements pris par l'exploitant dans le cadre de l'article 45 de la LTECV pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques résultant des activités directes et au sol de la plateforme aéroportuaire ;

Considérant les engagements de la société aéroportuaire en matière de responsabilité environnementale et de réduction de son empreinte carbone, et ayant obtenu l'accréditation environnementale « Airport Carbon Accreditation » de niveau 4 (ACA 4) ;

Considérant les obligations qui s'imposent à la société aéroportuaire en matière d'équipement en électricité des postes avions (échéance du 1^{er} janvier 2025 pour les postes au contact et du 1^{er} janvier 2030 pour les postes au large) et le projet de règlement européen en cours de négociation visant à la fourniture de climatisation et de chauffage aux aéronefs ;

Considérant que la société aéroportuaire a déjà équipé en électricité la totalité de ses postes avions au contact et la majorité de ceux situés au large sur les aéroports de Paris – Charles de Gaulle et Paris – Orly ;

Considérant les obligations qui s'imposent aux compagnies aériennes d'utiliser les moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance (APU) lorsque les aéronefs sont en escale ;

Considérant la possibilité par la société aéroportuaire de moduler les tarifs de redevances aéroportuaires en fonction des émissions en NOx des aéronefs, voire l'interdiction des aéronefs les plus polluants après étude des caractéristiques des flottes fréquentant ces plateformes et concertation des compagnies aériennes concernées ;

Le collège de l'Autorité de contrôle demande l'ajout d'un indicateur de suivi des émissions au roulage des aéronefs à l'action n°2 du projet de PPA « Réduire les émissions de polluants des plateformes aéroportuaires côté piste.

Sur l'ensemble des actions de ce projet de 4^{ème} PPA concernant la réduction des émissions d'origine aéroportuaire, l'Autorité de contrôle regrette qu'il n'y ait pas davantage d'actions visant les émissions ciblées « avions » concernant le cycle LTO (Landing and Take-Off), c'est-à-dire pendant les phases de roulage, d'approche de décollage et de montée. En effet, ce poste représente la source majoritaire des émissions de NOx essentiellement au décollage et à la montée, des COVnm principalement au roulage, et des PM10 par abrasion des pneus des aéronefs.

Le collège de l'Autorité de contrôle aurait également apprécié que la question des aéroports secondaires de la région IDF soit traitée. En effet, parmi les 23 autres terrains d'aviation de la région capitale, certains d'entre eux ont une activité très importante dont une part significative est la formation en matière aéronautique. A ce titre, il aurait été bienvenu d'inscrire une action concernant le renouvellement des flottes d'aéronefs des écoles de pilotage de la région.

Afin de détailler ces éléments, trois actions « aérien », en plus des deux actions inscrites au projet de PPA, sont proposées ci-après.

<p>Action 3 : Élever progressivement au cours des cinq prochaines années le niveau d'exigence de performance environnementale des aéronefs autorisés à opérer sur les aéroports d'Ile de France pour le transport de passagers et le transport de fret</p>	
<p>Justification</p> <p>La performance environnementale des aéronefs vise à réduire l'impact de l'aviation civile sur son environnement. Cet objectif global s'exprime au travers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De la réduction des consommations énergétiques. - De la réduction du nombre de personnes affectées par le bruit des aéronefs. - La réduction de l'impact de l'aviation sur la qualité de l'air locale. - La réduction de l'impact des émissions de l'aviation de GES sur le climat. <p>L'amélioration de la performance environnementale des aéronefs est permise entre autres grâce à des aéronefs aux motorisations performantes de dernières générations.</p>	<p>Pilote : Direction du transport aérien (DGAC/DTA) en relation avec l'exploitant des aéroports franciliens (Aéroports de Paris)</p> <p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taux et programmation de renouvellement des flottes des compagnies aériennes
<p>Principales modalités</p> <ul style="list-style-type: none"> - Engagements des compagnies aériennes à n'opérer en IDF qu'avec des aéronefs répondant à des exigences de réduction des émissions de NOX (nécessité de suivre et de contrôler le respect des engagements). Sachant que la certification européenne des aéronefs ne porte que sur les NOX. - Modulation des redevances aéroportuaires en fonction des émissions de NOX. - Restriction d'exploitation pour les aéronefs émettant trop de NOX. <p>Ces trois modalités peuvent être mises en œuvre simultanément.</p>	

Action 4 : Généraliser les approches des aéronefs en descente continue	
<p>Justification</p> <p>L'approche en descente continue permet de mener le vol à l'arrivée d'un aérodrome en évitant au maximum les phases de vol en palier et en réduisant ainsi la sollicitation des moteurs. Les bénéfices sont d'ordre environnemental (réduction du bruit et de la pollution de l'air) et économique (par une diminution de la consommation de carburant). Sans rechercher un parallélisme, une attention pourra être portée concernant la montée continue.</p> <p>Voir le plan d'action relatif aux procédures de montée et de descente continue élaboré par EUROCONTROL : https://www.eurocontrol.int/publication/european-cco-cdo-action-plan</p>	<p>Pilotes : DSNA, avec les compagnies aériennes et l'appui de l'exploitant aéroportuaire (ADP)</p> <p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plan de stratégie environnementale de la DSNA - Planning d'étude et de concertation des nouvelles procédures opérationnelles de navigation (DSNA) auxquelles devront être associés, pour les approches et les départs, les volumes de protection environnementale (VPE) associés. - Taux annuels de réalisation des procédures en descente continue sur les 3 grands aéroports parisiens (CDG, Orly et Le Bourget).
<p>Principales modalités</p> <ul style="list-style-type: none"> - Définitions et publications des procédures par l'aviation civile. - Équipements de navigation aérienne embarqués nécessaires aux aéronefs afin d'optimiser la mise en œuvre des procédures (constructeurs, compagnies aériennes et/ou ATC) 	

Action 5 : Renouveler la flotte des aéronefs de moins de deux tonnes utilisés en formation par les écoles de pilotage et les aéroclubs sur les aéroports secondaires d'Ile de France en remplaçant les aéronefs en service par des aéronefs de nouvelle génération

<p>Justification</p> <p>Les nombreux aérodromes secondaires, situés en grande couronne, méritent une attention particulière pour assurer leur « durabilité ». La majorité de ces terrains d'aviation est consacrée aux vols de formation aéronautique au travers d'écoles de pilotage et d'aéroclubs.</p> <p>Ce segment d'aviation offre des possibilités de réduction des nuisances grâce à des leviers de rupture technologiques rapides, comme avec l'électrification des petits aéronefs, mais aussi avec des aéronefs de dernières générations ou encore par leur rétrofitage.</p>	<p>Pilotes : Direction du transport aérien (DTA/DGAC), la Région, en collaboration avec les écoles de pilotage, les aéroclubs et les industriels</p> <p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taux et programmation de renouvellement des flottes des principales écoles de pilotage
<p>Principales modalités</p> <p>Il existe d'ores et déjà sur le marché des aéronefs de haute performance environnementale pour la formation au pilotage. La Banque des Territoires accompagne déjà certaines Régions en ce sens. Au-delà des résultats immédiats, le renouvellement des flottes permettrait également un apprentissage pédagogique du pilotage respectueux de l'environnement.</p>	

Le collège de l'Autorité de contrôle rend un avis favorable au projet de 4^{ème} PPA de la région Ile-de-France assorti de ces 3 propositions d'actions. Il demande à être tenu informé du suivi de sa mise en œuvre.

Enfin, il conviendra que le futur arrêté inter-préfectoral relatif à l'approbation et à la mise en œuvre du PPA d'IDF vise le présent avis de l'ACNUSA.


 Le président
 Gilles Leblanc