

Plan de protection de l'atmosphère des Alpes-Maritimes Objectif 2025

Mémoire en réponse à l'avis
de l'ACNUSA N° 2021 / 10
du 12 avril 2021

Préambule

Conformément à l'article L6361-5 du Code des transports, le projet de Plan de protection de l'atmosphère des Alpes-Maritimes (PPA 06) a été soumis pour avis à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), qui l'a examiné en session plénière du 12 avril 2021.

Le collège de l'ACNUSA a donné un « avis favorable au nouveau projet de plan de protection de l'atmosphère des Alpes-Maritimes sous réserve que l'arrêté limitant l'usage des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs sur l'aéroport de Nice - Côte d'Azur soit revu afin d'être suffisamment restrictif pour que l'action se révèle pertinente en termes de réduction des émissions. ».

Éléments de contexte

Les actions du PPA 06 portent sur les aéroports de Nice – Côte d'Azur et Cannes - Mandelieu. « Aéroports de la Côte d'Azur » est le gestionnaire/concessionnaire de ces zones aéroportuaires pour le compte de l'État, représenté par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC Sud-Est) de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) qui assure notamment les fonctions de régulateur du transport aérien. Les compagnies aériennes sont quant à elles responsables de la conformité de leurs appareils et peuvent faire appel à des compagnies d'assistance aéroportuaire pour la délégation de diverses tâches (accueil, démarches commerciales, etc).

La contribution du secteur aérien aux émissions de polluants atmosphérique est relativement modeste comparée à d'autres secteurs d'activités. Ainsi, à l'échelle du PPA 06, en 2017, le secteur aérien a contribué à 5,4 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx), 2,4 % des émissions de particules fines PM₁₀ et 2 % des émissions de particules fines PM_{2,5}. Pour autant, une réduction des émissions est nécessaire pour une meilleure acceptabilité des activités aéroportuaires au sein des aéroports de Nice – Côte d'Azur et Cannes - Mandelieu qui se situent en milieu relativement urbain.

Les actions du PPA 06 du secteur aérien, principalement axées sur la réduction des émissions au sol des aéronefs, se répartissent en 6 actions (sur les 51 actions du PPA 06) permettant de répondre aux enjeux d'amélioration de la qualité de l'air, de la connaissance et de communication.

Réponse apportée à la réserve relative à l'arrêté limitant l'usage des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs

L'arrêté ministériel du 2 mars 2010 « portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur » impose une utilisation maximale des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs (APU) de 30 minutes après l'arrivée de l'avion au poste de stationnement. Pour le parking « KILO » consacré à l'aviation d'affaire et proche des habitations, le recours aux APU est interdit à l'arrivée et sur les postes de stationnement et n'est autorisé au départ que 30 minutes sur les postes dédiés pour la mise en route.

Comme mentionné en amont, la réserve de l'ACNUSA porte sur la révision de cet arrêté pour renforcer davantage les réductions d'émissions.

Afin de lever la réserve de l'ACNUSA, il est proposé d'amender en ce sens la fiche-action n°6 « Électrification des passerelles pour une utilisation limitée des APU », et ce dès la phase d'enquête publique, par l'ajout des termes suivants : « À noter que de nouvelles dispositions réglementaires sont prévues au niveau national et seront déclinées au travers d'un arrêté spécifique réglementant l'usage des APU adapté aux aéroports de la Côte d'Azur. Ainsi, l'arrêté ministériel réglementant les APU sera révisé afin de contribuer à réduire significativement les temps d'utilisation des APU. La mise en œuvre du nouvel arrêté est prévue pour 2022 ».

Réponses apportées aux recommandations de l'ACNUSA

L'ACNUSA émet en outre différentes recommandations pour lesquelles la DREAL PACA, en lien avec les porteurs des actions du PPA, principalement « Aéroports de la Côte d'Azur », propose les réponses suivantes.

1) Concernant l'action n°6 « Électrification des passerelles pour une utilisation limitée des APU », l'ACNUSA recommande de prévoir les moyens mobiles à la fourniture d'air chaud ou froid pour permettre d'éviter l'usage des APU lorsque les aéronefs ont besoin de chauffage ou de climatisation.

Réponse : Seule l'aire de mise en route du parking « KILO » est équipée de tels moyens. À ce jour, « Aéroports de la Côte d'Azur » n'a pas prévu de développer les équipements fixes liés à la fourniture d'air chaud ou froid sur les autres postes avions en raison notamment des lourds investissements que cela engendre. Cependant « Aéroports de la Côte d'Azur », par son déploiement de prises d'alimentation électriques (50GHz) sur les postes « au large » d'ici à 2026, permettra aux compagnies d'assistance aéroportuaire, de pouvoir investir en moyens mobiles non thermiques (Unités d'air conditionné dites « ACU »).

2) Concernant l'action n°8 « Développer l'utilisation des GPU (Ground Power Unit) à Cannes », l'ACNUSA recommande la mise en place de moyens de substitution fixes ou mobiles aux APU pour la climatisation et le chauffage.

Réponse : Une étude d'électrification du tarmac est prévue sur l'aéroport de Cannes – Mandelieu pour évaluer la faisabilité technique et financière de ce genre d'installation. En parallèle, sont étudiées les nouvelles technologies type GPU sur batterie qui pourraient se substituer aux besoins de « pop-out » sur les postes avions. Un GPU électrique est d'ores et déjà utilisé sur les postes avions devant l'aérogare (prise accessible) et un suivi des temps d'utilisation est en place.

3) L'ACNUSA propose que soit engagé pour l'aéroport de Cannes – Mandelieu, un plan de renouvellement des avions utilisés en formation pour que les tours de piste soient effectués avec des avions électriques en mettant notamment à disposition des aéroclubs de la plateforme des installations de recharge électrique.

Réponse : « Aéroports de la Côte d'Azur » s'engage à participer au financement du premier avion électrique sur une durée de 3 ans ainsi qu'à fournir la prise de recharge adéquate. En outre, une rencontre avec l'association des basés de la plateforme s'est déroulée le 4 juin 2021 et a permis de recenser l'ensemble des besoins en recharge pour avions électriques et d'intégrer ces besoins dans l'étude d'électrification.

4) L'ACNUSA recommande d'inscrire dans le plan des actions relatives à la réduction des émissions des véhicules et engins de piste et propose également une action concernant le verdissement des flottes de véhicules de location.

Réponse : La politique de renouvellement des véhicules d'« Aéroports de la Côte d'Azur » a été menée de 2018 à 2020 et plus de 80 % des véhicules de son parc est aujourd'hui électrique. Sur Cannes, « Aéroports de la Côte d'Azur » travaille avec son prestataire d'avitaillement afin de décarboner les camions à compter de 2021/2022. Sur Nice, « Aéroports de la Côte d'Azur » intégrera en 2022, lors du renouvellement des marchés avec les prestataires d'assistance, des critères de sélection favorisant la réduction des émissions des véhicules et engins de piste.

Concernant la réduction des émissions des véhicules de location, l'étude d'électrification sur l'aéroport de Cannes – Mandelieu mentionnée plus haut tient également compte des besoins en prises électriques pour les véhicules des sociétés de location sur site.

Ces actions ont vocation à être suivies et valorisées à travers les instances de suivi / animation du PPA 06 (caractère évolutif du PPA).

5) Concernant l'action n°10 « Poursuivre la mise en œuvre de l'Airport Carbon Accreditation à Nice et Cannes » du challenge Air « Atténuer l'empreinte environnementale de l'activité aérienne », l'ACNUSA estime qu'un engagement des deux aéroports pour atteindre les niveaux 4 ou 4+ de l'Airport Carbon Accreditation récemment mis en place par l'Airports Council International pourrait être opportun.

Réponse : Il convient de rappeler qu'à ce jour, « Aéroports de la Côte d'Azur » est avec l'aéroport de Lyon, le seul à avoir atteint le niveau 3+ de l'Airport Carbon Accreditation correspondant à la neutralité carbone (compensation des émissions résiduelles ne pouvant être réduites pour atteindre la neutralité carbone des opérations sous le contrôle de l'aéroport). Le niveau 4+ de l'Airport Carbon, dit « Transformation » requiert la définition d'une stratégie de gestion carbone à long terme orientée vers une réduction des émissions en valeur absolue. Ce niveau 4+ est visé pour les 3 plateformes gérées par « Aéroports de la Côte d'Azur » (Nice – Côte d'Azur, Cannes – Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez) dès août 2021.

6) Enfin, concernant les émissions des aéronefs hors phases de roulage et à l'escale, c'est-à-dire pendant les phases de décollage, atterrissage et montée, l'ACNUSA encourage l'aéroport de Nice – Côte d'Azur à reprendre les travaux engagés en 2020 sur la mise en place d'un système incitatif de modulation des redevances aéroportuaires pour favoriser les avions les moins polluants (après étude des caractéristiques des flottes fréquentant actuellement la plateforme et concertation avec les compagnies aériennes concernées).

Réponse : La mise en place d'un système incitatif de modulation des redevances aéroportuaires reste un sujet de préoccupation pour « Aéroports de la Côte d'Azur » qui avait effectivement proposé en 2019 des modulations tarifaires pour les aéronefs moins émetteurs de NOx. Ce projet n'a malheureusement pu aboutir compte-tenu de la position exprimée par les compagnies aériennes en Commission consultative économique.

« Aéroports de la Côte d'Azur » se tient prêt à retravailler avec les partenaires sur ce sujet dès lors qu'il pourra disposer d'une meilleure visibilité sur la reprise du trafic aérien suite à la crise liée à la COVID 19 ainsi que d'un panorama plus précis sur les émissions de NOx au niveau des aéroports potentiellement concernés par la mise en place d'une telle mesure. À ce jour, priorité a été donnée à la modulation de la redevance liée aux coefficients de performance acoustique (action du Plan de prévention du bruit dans l'environnement en cours de rédaction). À noter que cette action permettra un renouvellement plus rapide des flottes d'aéronefs. Celles-ci seront ainsi globalement plus performantes, ce qui pourra indirectement engendrer une amélioration de la qualité de l'air.