

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° 6218

présenté par

M. Fugit, Mme Riotton, Mme Marsaud, Mme Galliard-Minier, M. Bonnell, M. Templier,
M. Dombreval, Mme Meynier-Millefert, M. Pichereau, Mme Sarles, M. Baichère, M. Barbier,
Mme Bureau-Bonnard, Mme Delpirou, Mme Dupont, M. Maire, M. Mis, Mme Piron, M. Touraine
et Mme Vignon

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 37, insérer l'article suivant:**

Les exploitants aéroportuaires et les sociétés d'assistance en escale réalisent, avant 2027, l'ensemble des investissements relatifs aux équipements en moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance.

Les exploitants aéroportuaires et sociétés d'assistance en escale acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc des véhicules et engins de piste circulant côté piste :

- des véhicules automobiles construits pour le transport de personnes et de marchandises dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et disposant d'au moins quatre roues à très faibles émissions ;
- des poids lourds, autobus et autocars à faibles émissions ;
- des engins mobiles non roulants les plus propres.

Les exploitants acquerront ou utiliseront lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2024 puis en totalité à partir du 1^{er} janvier 2027.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à réduire, sur les zones aéroportuaires, les émissions polluantes des moteurs des groupes auxiliaires de puissance (APU) ainsi que celles des engins de piste nécessaires à l'exploitation d'un aéroport (véhicules légers, poids lourds, autobus, autocars, engins mobiles non roulants ...)

Pour information, les groupes auxiliaires de puissance produisent l'énergie nécessaire à bord des avions pour alimenter, quand ils sont au sol, les différents systèmes de bord (tension électrique, pressions pneumatique et hydraulique, climatisation) quand les moteurs principaux sont à l'arrêt afin d'économiser le carburant, et pour démarrer les moteurs.

Pour l'année 2019, sur l'aéroport de Paris – Orly par exemple, les émissions relatives aux oxydes d'azote et de particules fines liées au fonctionnement des APU durant l'escale représentaient respectivement 5% et 13% des émissions des aéroports (hors émissions liées au trafic routier arrivant et repartant de l'aéroport). Concernant les émissions liées aux engins de piste, ces émissions représentaient 2% et 6%.

En termes d'émissions de CO2 équivalent, les émissions des APU et des engins de piste ont été évaluées respectivement à 17% et 6% des émissions des aéroports (hors émissions liées au trafic routier arrivant et repartant de l'aéroport). Ces émissions doivent pouvoir être réduites à leur strict minimum sur les aéroports français à une échéance raisonnable.

Aussi, cet amendement vise à rendre obligatoire d'ici à 2027 la mise en place de moyens de substitution aux moteurs des groupes auxiliaires de puissance (APU) ainsi que le remplacement des engins de piste par des engins plus propres.

Cet amendement a été travaillé avec l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA)