

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

19 septembre 2014

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE - (N° 2188)

Adopté

**AMENDEMENT**

N° 535

présenté par

M. Sebaoun, M. Plisson, rapporteur M. Jung, Mme Lemorton, Mme Romagnan et Mme Tallard  
-----**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 12, insérer l'article suivant:**

I. – Les personnes publiques ou privées exploitant un aéroport tel que défini dans les deux premiers alinéas de l'article 1609 *quatervicies* A du code général des impôts, établissent, au plus tard le 31 décembre 2016, un programme des actions qu'elles décident de mettre en œuvre afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre résultant des activités directes et au sol de la plateforme aéroportuaire, en matière de roulage des avions et de circulation de véhicules sur la plateforme notamment.

L'objectif de réduction de l'intensité en gaz à effet de serre, qui est constitué par le rapport entre le volume de ces émissions et le nombre de mouvements aériens sur la plateforme concernée la même année, est, par rapport à 2015, d'au moins 10 % en 2020 et d'au moins 20 % en 2025.

II. – Les véhicules utilisés pour les missions opérationnelles de défense, de sécurité, d'intervention, d'incendie et de secours ne sont pas concernés par ces plans d'action.

III. – Ces programmes d'actions sont établis au plus tard le 31 décembre 2016. Ils sont communiqués à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie qui en établit un bilan national au plus tard le 31 décembre 2017.

IV. – Le champ des entreprises soumises à cette obligation et les modalités d'application du présent article sont précisés par décret.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Les aéroports internationaux français sont porteurs d'emplois et d'une activité économique dynamique et importante. Ils sont également un vecteur majeur de pollution atmosphérique, qui impacte en premier lieu les salariés des plateformes aéroportuaires ainsi que les riverains. Si des améliorations techniques ont permis de réduire la pollution des avions en vol, des efforts doivent être apportés au sol, sur les plateformes mêmes, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Dans un grand nombre d'aéroports, les avions utilisent leurs APU - moteurs auxiliaires de puissance - pour le roulage au sol, vecteurs de pollution atmosphérique et de bruit. Pourtant, des alternatives techniques ont été développées par des entreprises françaises. Il existe, par exemple, des véhicules électriques de tractage commandés par le pilote. Après études, de tels systèmes, ou équivalents, pourraient être généralisés. Par ailleurs de nombreux véhicules circulant sur les plateformes, notamment pour le chargement et le déchargement des avions, pourraient être électriques.

Cet amendement participe donc à l'objectif de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte en protégeant la santé et la qualité de l'air, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et en valorisant les nouvelles technologies.

Il permettra en outre de renforcer l'attractivité des aéroports français vis-à-vis des entreprises qui souhaiteraient s'installer à proximité et d'améliorer l'acceptabilité des activités aéroportuaires pour les populations riveraines. Les entreprises gestionnaires des aéroports, qui ont souvent entrepris des améliorations en ce domaine, pourront valoriser leurs actions futures.

Cette disposition ne s'applique qu'aux aérodromes définis à l'article 1609 *quater* vices A du code général des impôts, soit en 2014 : Paris-CDG, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac, Nantes-Atlantique, Bordeaux-Mérignac, Lyon-St-Exupéry, Marseille-Provence, Nice-Côte-d'Azur et Strasbourg-Entzheim.