

JORF n°0109 du 11 mai 2016

Texte n°4

**Décret n° 2016-565 du 10 mai 2016 pris pour l'application de l'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte**

NOR: DEVA1601581D

ELI:<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2016/5/10/DEVA1601581D/jo/texte>

Alias: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2016/5/10/2016-565/jo/texte>

Publics concernés : personnes publiques ou privées exploitant un aéroport mentionné aux deux premiers alinéas du I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts.

Objet : établissement d'un programme des actions en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : l'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte fait obligation aux exploitants d'aéroports mentionnés aux deux premiers alinéas du I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts d'établir un programme des actions dont l'objet est de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Les objectifs de réduction sont fixés à 10 % et 20 % pour les années 2020 et, respectivement, 2025 par rapport à l'année 2010, prise comme année de référence.

Le présent décret contient les modalités d'application de cet article de loi. Il fixe la liste des gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques dont l'intensité des émissions doit être réduite. Il fixe également la liste des sources d'émissions de gaz à effet de serre à prendre en compte et détermine la méthode d'élaboration des inventaires au regard desquels les évolutions seront mesurées.

Références : le décret peut être consulté sur le site Légifrance ([www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)).

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique

quadrilingue de ladite convention, publié par le décret n° 2007-1027 du 15 juin 2007 ;

Vu le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 216-1 et R. 216-8 ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles R. 229-45 et R. 229-49 ;

Vu le code général des impôts, notamment les deux premiers alinéas du I de l'article 1609 quater viciés A ;

Vu la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, notamment son article 45 ;

Vu le décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 modifié portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire ;

Vu les observations formulées lors de la consultation publique réalisée du 11 janvier au 3 février 2016, en application de l'article L. 120-1 du code de l'environnement,

Décète :

## **Article 1**

Le présent décret, pris pour l'application de l'article 45 de la loi n° 2015-992 susvisée, est applicable aux personnes publiques ou privées exploitant l'un des aéroports suivants :

- Bâle-Mulhouse ;
- Beauvais-Tillé ;
- Bordeaux-Mérignac ;
- Lyon - Saint-Exupéry ;
- Marseille-Provence ;
- Nantes-Atlantique ;
- Nice-Côte d'Azur ;
- Paris - Charles-de-Gaulle ;
- Paris-Le Bourget ;
- Paris-Orly ;

- Toulouse-Blagnac.

## **Article 2**

Au sens du présent décret, on entend par :

« Exploitation commerciale » : toute opération effectuée par un avion dans le cadre d'une licence d'exploitation délivrée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 susvisé ;

« Exploitant d'aérodrome » : l'une des personnes publiques ou privées listées à l'article 1er ;

« Facteur d'émission » : pour un gaz à effet de serre ou un polluant atmosphérique, la quantité de gaz ou de polluant émise par unité de matière ou d'énergie consommée ;

« Intensité en gaz à effet de serre » ou « intensité en polluant atmosphérique » : le rapport entre le volume des émissions de ces gaz ou polluants et le nombre d'unités de trafic sur la plate-forme concernée la même année ;

« Poste d'émissions » : ensemble de sources d'émissions regroupées en raison de leur nature comparable ;

« Pouvoir de réchauffement global » : pour un gaz à effet de serre, le rapport entre l'énergie renvoyée vers le sol en cent ans par 1 kg de gaz et celle que renverrait 1 kg de dioxyde de carbone. L'émission d'un kilogramme de gaz dont le pouvoir de réchauffement global est fixé à la valeur « P » équivaut à l'émission de « P » kilogrammes de dioxyde de carbone ;

« Source d'émissions » : a minima :

1° Toute source fixe située côté piste et toute source mobile située ou ayant accès au côté piste, émettant l'un des gaz à effet de serre ou l'un des polluants atmosphériques dont la liste figure à l'article 3 (catégorie a) ;

2° Toute source fixe située côté ville exploitée par l'exploitant d'aérodrome ou pour son compte et qui, produisant de l'électricité, de la chaleur ou de la vapeur nécessaire à ses activités, émet l'un de ces mêmes gaz ou polluants (catégorie b) ;

3° Pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre, toute autre source fixe située côté ville pour la part des émissions associées aux consommations d'électricité, de chaleur ou de vapeur nécessaires aux activités propres de l'exploitant d'aérodrome (catégorie c) ;

« Unité de trafic » : le nombre entier de milliers de passagers embarqués ou débarqués additionné du nombre entier de centaines de tonnes de fret ou de poste embarqué à bord d'aéronefs ou débarqué d'aéronefs.

## **Article 3**

Les polluants atmosphériques considérés sont les oxydes d'azote, les particules totales en

suspension et les composés organiques volatils.

Les gaz à effet de serre considérés sont ceux fixés en application de l'article R. 229-45 du code de l'environnement. Le pouvoir de réchauffement global des gaz à effet de serre est celui établi par le pôle de coordination national institué par l'article R. 229-49 du code de l'environnement.

#### **Article 4**

Pour l'année 2010, année de référence, l'exploitant d'aérodrome quantifie les émissions de chaque gaz à effet de serre et de chaque polluant atmosphérique comme suit :

S'agissant des sources mobiles que constituent les avions, seuls sont pris en compte ceux utilisés dans le cadre d'une exploitation commerciale. Seule est prise en compte la partie de leurs opérations se déroulant au sol, à l'exclusion de toute autre phase de vol. Les émissions sont constituées des émissions des moteurs de propulsion et de celles des moteurs auxiliaires de puissance :

1° Emissions des moteurs de propulsion lors du roulage : pour chaque avion, elles sont le produit des paramètres de temps de roulage, de consommation de carburant par unité de temps (fonction du type d'avion et de sa motorisation) et du facteur d'émission pour chaque gaz ou polluant concerné ;

2° Emissions des moteurs auxiliaires de puissance : elles sont le produit des paramètres de temps d'utilisation et du facteur d'émission pour chaque gaz ou polluant concerné.

Pour évaluer les émissions des autres sources mobiles et fixes, l'exploitant tient compte, selon le cas, des paramètres pertinents suivants : la puissance développée, la consommation de carburant et de fluides frigorigènes, la durée d'utilisation, la distance parcourue et le facteur d'émission. Le cas échéant, en l'absence de données, l'exploitant d'aérodrome utilise des valeurs forfaitaires.

A défaut de figurer dans la réglementation ou documentation française ou de l'Union européenne et, le cas échéant, à défaut d'être communiqués par les transporteurs aériens, les prestataires de services ou les services de l'Etat concernés, les paramètres mentionnés dans le présent article sont des valeurs évaluées par l'exploitant d'aérodrome sur la base des documents édités par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

En l'absence de données relatives aux émissions de gaz à effet de serre autres que le dioxyde de carbone, le ministre chargé de l'environnement organise, avec l'appui de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, la publication des valeurs forfaitaires à utiliser.

#### **Article 5**

Pour établir le programme des actions mentionné à l'article 45 de la loi du 17 août 2015 susvisée, l'exploitant d'aérodrome prend en compte les sources d'émissions qui, durant l'année 2010, représentent :

1° Pour chaque polluant atmosphérique, au moins 90 % de ses émissions engendrées par

l'ensemble des sources d'émissions ;

2° Au moins 90 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre émis par l'ensemble des sources d'émissions.

## **Article 6**

Pour évaluer les émissions pour les années 2020 et 2025, l'exploitant prend en compte les mêmes sources d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques que celles déterminées à l'article 4 du présent décret. Pour les sources d'émissions non couvertes par le programme des actions, l'exploitant d'aérodrome peut retenir des hypothèses de maintien de l'intensité en gaz à effet de serre et polluants atmosphériques lorsqu'il ne peut en faire une modélisation plus fine en l'absence de données.

La méthode d'évaluation des émissions est identique à celle déterminée à l'article 4 du présent décret.

Ces évaluations, élaborées par chaque exploitant d'aérodrome pour les échéances susmentionnées, tiennent compte, en particulier, de l'évolution :

1° De la flotte et du nombre de mouvements d'avions ;

2° De la durée moyenne de roulage des avions et de la durée moyenne d'utilisation de leurs moteurs auxiliaires de puissance et des éventuelles procédures opérationnelles visant à réduire les émissions au roulage ;

3° De la flotte de véhicules d'assistance en escale et véhicules routiers utilisés par l'exploitant d'aérodrome ainsi que de l'évolution de leur utilisation ;

4° Des autres sources d'émissions identifiées au titre de l'article 4.

Afin de déterminer l'évolution de flotte des avions et des émissions engendrées par leurs moteurs de propulsion, l'exploitant d'aérodrome tient compte de l'amélioration de l'efficacité énergétique constatée annuellement entre 2005 et 2015 en vue d'extrapoler, de manière linéaire et à taux de progrès constant, la consommation prévisible des avions en 2020 et en 2025. Le cas échéant, il s'appuie sur la direction du transport aérien de la direction générale de l'aviation civile pour élaborer ces prévisions.

## **Article 7**

Les unités de trafic sont calculées sur la base du trafic réel pour l'année 2010 et évaluées, pour les années 2020 et 2025, par l'exploitant d'aérodrome. Le cas échéant, il s'appuie sur la direction du transport aérien pour élaborer les prévisions concernant les années 2020 et 2025.

## **Article 8**

Le programme des actions de réduction de l'intensité en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques que chaque exploitant d'aérodrome transmet à l'Agence de

l'environnement et de la maîtrise de l'énergie au plus tard le 31 décembre 2016 indique pour les années 2010, 2020 et 2025 :

1° Les valeurs des paramètres et les hypothèses utilisées pour élaborer les données chiffrées mentionnées aux articles 4 et suivants ;

2° La quantification des émissions par gaz à effet de serre et par polluant atmosphérique, distinguées selon les catégories a, b et c définies à l'article 2 du présent décret. Au sein de chacune des catégories sont listés les différents postes d'émissions ;

3° Les actions de réduction des émissions associées à chacun des postes d'émissions identifiés dans le présent décret ainsi que leur programmation annuelle. Le programme des actions présente un volet relatif à la mise en place de moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance et un volet relatif à la flotte de véhicules routiers utilisés par l'exploitant d'aérodrome et de véhicules d'assistance en escale.

Le cas échéant, l'exploitant d'aérodrome présente les résultats de quantification sous la même forme que celle utilisée dans le cadre de l'application des articles L. 229-25 et R. 229-47 du code de l'environnement relatifs au bilan des émissions des gaz à effet de serre.

Le bilan des émissions est constitué d'un fichier numérique exploitable.

Les coordonnées du responsable de l'établissement du bilan des émissions et du programme des actions sont fournies à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

## **Article 9**

L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie fait le bilan du programme des actions mentionné à l'article 8.

Elle vérifie l'atteinte des objectifs de réduction de l'intensité en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques. Pour ce faire, pour chacune des années 2010, 2020 et 2025, elle procède comme précisé aux alinéas qui suivent.

Les évaluations des émissions annuelles de gaz à effet de serre, exprimées en quantités équivalentes de dioxyde de carbone par application du pouvoir de réchauffement global, sont agrégées pour l'ensemble des aérodromes mentionnés à l'article 1er.

Pour déterminer leur intensité en gaz à effet de serre, ces émissions annuelles agrégées sont rapportées aux unités de trafic de l'ensemble des avions mentionnés à l'article 4 pour l'année considérée.

Par rapport à l'année de référence 2010, l'objectif de réduction de l'intensité en gaz à effet de serre est fixé respectivement à 10 % et 20 % pour les années 2020 et 2025.

Les évaluations des émissions de chaque polluant atmosphérique sont agrégées pour l'ensemble des aérodromes mentionnés à l'article 1er.

Aux fins de détermination de l'intensité en polluant atmosphérique, ces émissions

annuelles et agrégées sont rapportées aux unités de trafic de l'ensemble des avions mentionnés à l'article 4 pour l'année considérée.

La réduction de l'intensité en polluant atmosphérique est calculée de façon indépendante pour chacun d'entre eux. Par rapport à l'année de référence 2010, l'objectif de réduction moyenne des intensités en polluants atmosphériques est fixé respectivement à 10 % et 20 % pour les années 2020 et 2025.

### **Article 10**

Le bilan réalisé par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie est rendu public.

### **Article 11**

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 10 mai 2016.

Manuel Valls

Par le Premier ministre :

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,  
Ségolène Royal

Le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche,  
Alain Vidalies