

Le 10 mai 2023

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

.....

A Montpellier, les parkings avions passent à l'électrique

L'aéroport de Montpellier-Méditerranée a débuté l'électrification de ses opérations au sol. Les escales des avions seront 100% électriques dès 2025 et permettront d'économiser 1000 tonnes d'émissions de CO2 par an.

Son plan stratégique « Ambition 2026 », adopté l'an dernier, comporte un volet **Environnement / RSE inédit**. Si l'on ajoute sa participation au label *Airport Carbon Accreditation (ACA)*, l'aéroport de Montpellier-Méditerranée s'est engagé à réduire drastiquement ses émissions de CO2. Son projet d'électrification des opérations avions au sol, co-financé par la Banque des Territoires, figure ainsi parmi les lauréats de l'appel à projets « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe » lancé par l'Union européenne, et bénéficie à ce titre d'une subvention de plus d'un million d'euros.

Premier chantier : la suppression des groupes électrogènes (peu vertueux) qui alimentent les avions lorsqu'ils sont en escale. Pour les remplacer, l'aéroport a débuté l'installation de huit bornes électriques « 400 Hz » de forte puissance d'ici 2025. Les premiers systèmes de distribution d'électricité viennent d'être aménagés sur les passerelles d'embarquement. En parallèle, il a été décidé de mettre en place cinq unités de climatisation avion -des PCA, encore rares en France- pour réduire l'usage des turbines embarquées des avions qui produisent l'air chaud et l'air froid durant les escales... Des turbines très gourmandes en kérosène. Enfin, l'aéroport va installer 30 points de recharge électrique, pour alimenter son parc d'engins de services.

Ce plan s'effectuera en trois temps, et la première phase est achevée depuis ce mois d'avril 2023. Au terme du processus, en 2025, les escales des avions à Montpellier seront 100% électriques. Ces différentes mesures permettront d'économiser 1000 tonnes d'émissions de CO2, 75 000 litres de gazole et 200 000 kg de kérosène par an. La puissance électrique totale de ces nouveaux équipements s'élèvera à près de 1500 kW. L'énergie consommée proviendra de sources de production renouvelables, achetée avec



garanties d'origine. Ce projet d'envergure nécessite donc des travaux conséquents puisque l'infrastructure électrique de l'aéroport n'a pas été dimensionnée pour recevoir de telles puissances (poste de transformation, réseaux enterrés, câbles d'alimentation...). Par ailleurs, les systèmes de connexion aux avions sont très spécifiques et doivent répondre à des normes strictes.

« *Parler de gestion vertueuse d'une plateforme aéroportuaire ne sert à rien sans actes concrets*, explique Emmanuel Brehmer, Président du Directoire de l'Aéroport de Montpellier-Méditerranée. *A la diminution de notre impact carbone direct, à la préservation de la qualité de l'air, à l'amélioration de la qualité de vie des riverains de la plateforme, à la préservation de nos ressources naturelles mais aussi au respect du magnifique milieu naturel qui nous entoure, vient donc s'ajouter l'électrification des opérations aéroportuaires. Il s'agit d'un enjeu majeur de notre stratégie « Ambition 2026 » qui prévoit la réduction de 50 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2026, et je remercie vivement la Commission européenne et la Banque des Territoires de nous y aider ».*

Le coût global du projet s'élève à plus de 3 M€ dont

- une subvention européenne de plus d'1 M€,
- un prêt de la Caisse des Dépôts (via la Banque des Territoires) de plus d'1 M€,
- un apport direct de l'Aéroport de Montpellier-Méditerranée pour plus d'1 M€.

A Montpellier, une démarche ancienne qui s'intensifie

Avec 1,76 million de passagers en 2022 et 16 000 mouvements d'avion, Montpellier-Méditerranée figure dans le Top 15 des aéroports français. Il ambitionne de porter ce trafic à 2,5 millions de passagers par an, tout en accentuant sa politique environnementale. Le défi est d'autant plus important que les infrastructures sont situées en bordure de l'étang de l'Or, site Natura 2000. Depuis 2004, l'aéroport de Montpellier-Méditerranée a mis en place une politique de protection de l'environnement, validée par la certification ISO 14001 ; dès 2015 il réalise, sur ses parkings, la première plus grosse installation d'ombrières photovoltaïques aéroportuaire française.

L'enjeu de décarbonation s'est depuis largement renforcé et pour ce faire l'aéroport met progressivement en œuvre : une démarche globale de décarbonation (ACA 3) ; un système de chauffage / climatisation par géothermie ; l'achat d'énergies renouvelables (électricité et gaz) ; un plan d'action ambitieux sur la mobilité plateforme ; des bornes de recharge électrique ; et depuis ce mois d'avril, un démarrage d'électrification de ses opérations aéroportuaires au sol ...



Glossaire

APU (Auxiliary Power Unit) : moteur auxiliaire de puissance généralement situé dans la queue des aéronefs. Il est alimenté en kérosène comme les moteurs principaux et il permet de répondre à trois besoins d'un avion en escale :

- Démarrage des moteurs principaux (air comprimé) (*pas de moyen de substitution*)
- Air conditionné (air comprimé) => chauffage / climatisation (*remplacé par des PCA*)
- Alimentation électrique (électricité) => éclairage / instruments de navigation (*remplacé par GPU au gasoil ou 400 Hz électrique*)

L'APU consomme 100 litres de kérosène / heure (consommation et impact carbone 5 fois supérieurs au GPU).

Moyens de substitution aux APU :

GPU (Ground Power Unit) : moyen de substitution mobile pour la fourniture d'électricité (fonctionne au gasoil) => *équipements présents jusqu'à aujourd'hui : bruyants / polluants.*

Le GPU consomme 20 litres de gasoil / heure (consommation et impact carbone 5 fois moindres que l'APU).

400 Hz : Moyen de substitution fixe pour la fourniture d'électricité basé au sol => **Remplace le GPU**

Alimente l'avion en électricité => éclairage / instruments de navigation
Silencieux / Vertueux pour le climat

PCA (Pre Conditioned Air unit) : basé au sol => **Remplace l'APU pour la climatisation**

Alimente l'avion en air comprimé => climatisation

Nota : L'APU reste nécessaire pour le démarrage des moteurs.





**Financé par
l'Union européenne**

La décarbonation des transports et notamment du secteur aérien est une des priorités du Pacte Vert pour l'Europe ayant pour finalité la neutralité carbone d'ici à 2050.

Pour atteindre cet objectif, l'Union Européenne s'est doté d'un cadre politique et réglementaire avec notamment l'initiative ReFuelEU qui vise à soutenir l'utilisation croissante de carburants durables, permettant la réduction significative des émissions de gaz à effet de serre dans l'aviation.

Au-delà du transport aérien lui-même, l'ensemble des services aéroportuaires sont également une source importante d'émission. A ce titre l'électrification des services au sol est d'ores et déjà une priorité des aéroports.

Afin de soutenir financièrement les différents acteurs du transport aérien, pour réaliser les infrastructures nécessaires à l'avitaillement en carburants alternatif du secteur, la Commission Européenne met en œuvre un programme de subvention, le Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe (MIE). Le MIE dispose d'une facilité financière dédié pour les infrastructures de carburants alternatifs (AFIF) dont bénéficie le plan « 400hz ». Cette facilité est mise en œuvre par le biais d'appels à propositions, en association avec des institutions financières telles que la Caisse des Dépôts et Consignations, la Banque Européenne d'Investissement ou le secteur bancaire traditionnel.

« Le plan « 400hz » porté par l'aéroport de Montpellier est emblématique de la volonté des sites aéroportuaires européens de s'engager résolument dans la décarbonation du secteur. C'est pourquoi il bénéficie du soutien financier de l'Union Européenne. Ce plan ambitieux contribue ainsi très concrètement à la décarbonation du transport en Europe pour le plus grand bénéfice tant des Occitan.e.s que de l'ensemble des citoyens européens » selon Richard Ferrer, Chef du secteur carburants alternatifs à l'Agence Européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement (CINEA).

Richard FERRER

Head of Alternative Fuel Sector

CEF Transport - Unit B3



European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA)

Established by the European Commission

#EUGreenDeal

W910 04/135, Chaussée de Wavre 910, BE – 1049 Brussels, Belgium

Tel: +32 (0)2 29 58068 / richard.ferrer@ec.europa.eu / <http://cinea.ec.europa.eu/>

Follow CINEA on [Twitter](#), [LinkedIn](#) and [YouTube](#)

Communiqué de presse

La Commission européenne et la Caisse des Dépôts soutiennent le verdissement des opérations au sol de l'aéroport Montpellier-Méditerranée (AMM)

Montpellier, le 8 décembre 2022

Parmi les 24 lauréats de la deuxième tranche de l'appel à projets « CEF – Transport – Alternative Fuels Infrastructure Facility » (CEF-T-AFIF) figure le projet de l'aéroport Montpellier-Méditerranée visant à électrifier les opérations aéroportuaires au sol. Dans ce cadre, la Commission européenne attribue plus de 1,175 M€ de subventions au projet tandis que la Banque des Territoires apporte un financement de 1,218 M€.

Le projet de l'aéroport de Montpellier concerne l'électrification des opérations au sol de l'aéroport, dont la stratégie « Ambition 2026 » prévoit la réduction de 50% des émissions de gaz à effet de serre sur les scopes 1 et 2 d'ici 2026. Il vise notamment à déployer, graduellement d'ici à 2025, huit points d'alimentation électrique (bornes 400 Hz) et cinq postes de climatisation au sol (« PCA »), pour alimenter les avions en électricité et en climatisation lors de leur temps au sol. En outre, le projet porte sur l'installation d'un système d'alimentation électrique des véhicules d'exploitation au sol avec 30 points de recharge entre 2024 et 2025, permettant de déployer 75 véhicules de pistes électriques à horizon 2026 (à comparer aux 32 véhicules électriques aujourd'hui en circulation). Au total, le projet permettra d'économiser 1000 tonnes d'émissions de CO₂, 75 000 litres de gazole et 200 000 kg de kérosène par an.

Pour Richard Ferrer, Chef du secteur carburants alternatifs à l'Agence européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement, « *Les aéroports ont un rôle important à jouer dans la décarbonation du secteur aérien. En s'engageant dans l'alimentation électrique du matériel de piste et des avions au sol l'aéroport de Montpellier va réduire de manière significative son empreinte carbone. L'Union européenne a donc sélectionné ce projet qui contribue très directement aux objectifs du Pacte Vert pour l'Europe.* »

Ce projet s'inscrit dans une dynamique territoriale forte autour de l'action climatique, en contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air à proximité de la Zone à Faible Emissions déployée depuis juillet dernier sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole, engagée tout comme la Région Occitanie dans l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050.

« *Notre plan stratégique « Ambition 2026 » comporte un projet RSE inédit. Entre une diminution notable de notre impact carbone direct, la préservation de la qualité de l'air, de la qualité de vie des riverains de la plateforme aéroportuaire, la préservation de nos ressources naturelles et de notre magnifique milieu naturel, l'électrification des opérations aéroportuaires relève d'un enjeu majeur. L'Aéroport de Montpellier-Méditerranée est très heureux de pouvoir bénéficier du soutien de la Commission Européenne et de l'accompagnement financier de la Caisse des Dépôts sur ce sujet* », a déclaré pour sa part Emmanuel Brehmer, président du Directoire de la SA Aéroport de Montpellier-Méditerranée.

« *Pionnière dans le financement de la mobilité durable, la Banque des Territoires est déjà fortement engagée dans le financement d'IRVE, tant sur le segment des bornes privatives que sur celui des bornes ouvertes au public, comme à Toulouse Métropole. En finançant pour la première fois une opération d'électrification d'activités aéroportuaires, la Banque des Territoires, en tant que partenaire de mise en œuvre de la Commission européenne, confirme sa volonté d'accompagner le déploiement des carburants alternatifs, et plus largement son engagement renouvelé pour la transformation écologique et énergétique, l'un des enjeux*

majeurs du plan de relance de la Caisse des Dépôts. » précise Annabelle Viollet, directrice régionale Occitanie de la Banque des Territoires.

Les subventions de la Commission européenne sont issues de l'appel à projets **CEF – Transport – Alternative Fuels Infrastructure Facility** lancé en novembre 2021 dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe¹ qui a pour objet de faciliter le déploiement des carburants alternatifs au sein de l'Union européenne en s'appuyant sur l'expertise d'investisseurs de long terme européens.

La Commission européenne peut s'appuyer sur la Caisse des Dépôts qui est son partenaire de mise en œuvre en France et ainsi bénéficier de la présence territoriale de la Banque des Territoires qui apporte aux projets des financements et son expertise. La Commission peut ainsi s'assurer que les subventions ciblent les projets les plus viables et exercent un effet d'entraînement sur d'autres financements.

Informations générales

Retrouvez le communiqué de presse Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) concernant l'appel à projets « Connecting Europe Facility – Transport – Blending Facility » [ici](#) et l'ensemble de projets subventionnés [ici](#).

A propos de l'Aéroport de Montpellier-Méditerranée

L'Aéroport de Montpellier-Méditerranée est situé au cœur de l'arc méditerranéen, à mi-distance entre la Provence et la Catalogne sur la bande littorale de la région Occitanie. Implanté sur la commune de Mauguio à 7 kilomètres de la Métropole de Montpellier, au centre d'une aire urbaine de plus de 600 .000 habitants, l'Aéroport Montpellier Méditerranée est relié à un réseau routier dense qui irrigue une zone de chalandise de plus de 2 000 000 habitants à 60 minutes de voiture. Créé en 1938, l'Aéroport de Montpellier-Méditerranée est géré depuis le 23 juin 2009 par une Société Anonyme (SA AMM) à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 148 000 euros (l'Etat dispose de 60% du capital, suivi par la CCI de l'Hérault, la Région Occitanie, le Département de l'Hérault, la Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or et la Métropole Montpellier Méditerranée). Plus de 600 salariés et agents publics œuvrent aux activités aéronautiques sur la plateforme aéroportuaire. La S.A. AMM emploie quant à elle 130 salariés. Si un record de trafic a été atteint en 2019 (1,93 million), l'Aéroport de Montpellier-Méditerranée renoue avec la croissance interrompue par la crise sanitaire et devrait traiter plus de 1,7 million de passagers en 2022 grâce à une quarantaine de destinations en France, en Europe et au Maghreb.

www.montpellier.aeroport.fr | [Twitter](#), [Facebook](#), [Instagram](#), [LinkedIn](#)

A propos de la Banque des Territoires

Créée en 2018, la Banque des Territoires est un des cinq métiers de la Caisse des Dépôts. Elle rassemble dans une même structure les expertises internes à destination des territoires. Porte d'entrée client unique, elle propose des solutions sur mesure de conseil et de financement en prêts et en investissement pour répondre aux besoins des collectivités locales, des organismes de logement social, des entreprises publiques locales et des professions juridiques. Elle s'adresse à tous les territoires, depuis les zones rurales jusqu'aux métropoles, avec l'ambition de lutter contre les inégalités sociales et les fractures territoriales. La Banque des Territoires est déployée dans les 16 directions régionales et les 37 implantations territoriales de la Caisse des Dépôts afin d'être mieux identifiée auprès de ses clients et au plus près d'eux.

Pour des territoires plus attractifs, inclusifs, durables et connectés.

www.banquedesterritoires.fr | [@BanqueDesTerr](#)

Contacts presse :

CINEA

Francesco Falco : francesco.falco@ec.europa.eu

AMM

Sylvain Jambon : s.jambon@montpellier.aeroport.fr – 06 14 89 19 76

Banque des Territoires Occitanie – Groupe Caisse des Dépôts

Céline Vallée : celine.vallee@caissedesdepots.fr – 06 07 17 23 21

[@BdT_Occitanie](#)

¹ Dont la mission est de soutenir les investissements dans les projets d'infrastructure européenne d'intérêt commun de transport, de télécommunications et de l'énergie qui compensent le manque de liens dans ces réseaux.



ITW GSE
Smedebakken 31-33
DK 5270 Odense - Denmark
Tél : +33 (0)6 76 60 52 92
Email : sales@itwgse.com

Basé au Danemark, ITW GSE est le premier fabricant mondial de convertisseurs 400 Hz et d'unités de PCA pour alimenter les avions. L'entreprise a commercialisé plus de 90 000 équipements. Elle focalise sur des solutions innovantes, simples, fiables et maintenables.

ITWGSE, c'est aussi une équipe exceptionnelle qui développe du matériel de qualité mondialement reconnu. Proche de l'industrie aéronautique et au contact permanent avec les opérateurs, ITWGSE propose des solutions en adéquation avec les besoins des aéroports, des compagnies aériennes et conformes aux directives environnementales.

Le développement des produits ITW GSE se fait de concert avec les utilisateurs, les aéroports et les fabricants d'avions, représentatifs du marché.

Une collaboration avec ces acteurs dynamise l'innovation et améliore les produits. Précurseur d'une révolution marquante pour remplacer les équipements diesel : l'eGPU ITWGSE 7400. C'est un convertisseur autonome alimenté par des batteries Nissan Leaf. Il vous permet de réduire de 90% vos émissions de CO2 et de 95% vos émissions de NOx.

Notre dernière création : Le système « EcoGate » hébergé dans les PCA 3500, permet d'optimiser la puissance électrique consommée en amont de l'ensemble PCA/400Hz et d'intégrer les futurs PCA dans des installations existantes.

Nous sommes présents en France.

De nombreux aéroports font confiance aux équipements ITW GSE : Montpellier, Aéroport De Paris, Beauvais, Biarritz, Bordeaux, Brest, Lille, Lyon, Marseille, Nice, Toulon, Toulouse, Strasbourg.

Airbus, Eurocopter et la plupart des bases aériennes utilisent également les convertisseurs ITWGSE.

Plus d'informations sur : www.itwgse.com



TDA Lefebure est le leader en France et en Europe des systèmes de connexion des avions et hélicoptères, pour leur alimentation en énergie et en fluides quand ils sont au sol, en escale ou en maintenance.

TDA Lefebure propose toute la gamme des systèmes de connexion, pour le kérosène, l'électricité, l'air conditionné, l'eau, potable ou non.

Les systèmes sont conçus pour garantir que l'avion est alimenté dès son arrivée au point de stationnement et jusqu'au dernier moment avant son départ, grâce à des points de connexion au plus proche de l'avion.

En permettant aux avions d'être alimentés en énergie de l'extérieur, TDA Lefebure contribue significativement à la réduction des émissions de CO₂.

Pour l'aéroport de Montpellier, TDA Lefebure a assuré la conception, l'intégration, l'installation et la mise en service de toute la chaîne de conversion de l'énergie électrique (de 50 Hz en 400 Hz) et de sa distribution jusqu'à l'avion, en assurant son intégration aux passerelles d'embarquement passagers.

L'étape suivante sera la mise en place de systèmes d'alimentation électrique des avions sur les aires éloignées. Sur ces postes, les avions seront alimentés à partir de trappes situées dans le tarmac.

TDA Lefebure réalise également des systèmes d'alimentation des avions en air conditionné (PCA : Preconditioned Air) dont l'installation s'impose progressivement aux aéroports dans le cadre de la réduction des émissions de CO₂.



Depuis plus de 60 ans, la société Guinault maintient sa position de leader dans la fourniture de solutions de substitution à l'APU : climatiseurs avions, alimentations électriques 400Hz et 28VDC, solutions combinées, compresseurs de démarrage à air.

Présent dans 125 pays, Guinault prépare à la transition énergétique et numérique en réduisant l'empreinte carbone de l'aéronef sur le tarmac, développant des solutions connectées adaptées à ses utilisateurs et répondant aux enjeux environnementaux actuels. Les équipements sont exclusivement conçus et fabriqués en France à Orléans, sur un site de production de 40 000m². Le rassemblement de tous les acteurs de la chaîne de valeur sur un unique site est une clé de la performance, la flexibilité et la qualité des produits GUINAULT. L'APU OFF est au cœur de la vision stratégique de l'entreprise : l'industriel français a notamment mis au point des solutions électriques et sur batteries permettant à chacun des aéroports internationaux et régionaux d'éteindre l'APU sur la rampe, générer des revenus, tout en limitant les coûts d'infrastructures.

Quelques références en France :

- Airbus
- Air France
- Aéroports de Paris
- Aéroport de Tarbes
- Aéroport de Perpignan
- Dassault
- Armée française

Denis MESPLE-SOMPS
Projects Sales Manager
d.mesple@guinault.com
+33 6 31 53 35 30

Mai 2023



Air France tient à saluer l'engagement de l'aéroport de Montpellier qui contribue à un transport aérien plus durable.

L'électrification des points de stationnement représente un investissement et une contribution importants pour la réduction des émissions de CO₂ liées aux opérations au sol. La réponse aux enjeux de durabilité ne peut être que collective et l'action des aéroports en région est un élément clé dans la limitation de l'empreinte environnementale de nos activités.

Air France agit pour un voyage plus responsable

Consciente de sa responsabilité face à l'urgence écologique, Air France s'engage et agit.

L'objectif d'Air France en matière de réduction de ces émissions de CO₂ est de réduire de - 30 % ses émissions de CO₂ par passager-kilomètre en 2030 par rapport à 2019 – en cohérence avec l'objectif de l'Accord de Paris visant à limiter le réchauffement climatique à un niveau inférieur à 2°C. Cet objectif a été validé par l'organisme indépendant Science-Based Target Initiative (SBTi).

Pour contribuer à l'atteinte des objectifs de sa stratégie de décarbonation, la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ de la compagnie repose sur trois piliers :

- Réduire en priorité les émissions directes générées par les opérations d'Air France,
- Réduire les émissions indirectes, en amont et aval des activités de la compagnie,
- Contribuer en complément à des projets permettant de retirer du CO₂ de l'atmosphère.

Pour atteindre ses objectifs, Air France active tous les leviers de décarbonation à sa disposition :

- **Le renouvellement de la flotte avec des avions de nouvelle génération** - Airbus A220, Airbus A350 - plus économes en carburant, émettant jusqu'à 25 % de CO₂ en moins, et dont l'empreinte sonore est réduite de 33 % en moyenne. D'ici 2030, ces appareils représenteront 70 % de la flotte Air France contre 7 % aujourd'hui grâce à un investissement d'un milliard d'euro par an d'ici 2025.
- **Le recours accru aux Carburants d'Aviation Durables (SAF)**, permettant 80 % de réduction d'émissions de CO₂ en moyenne sur le cycle de vie du carburant, et n'entrant pas en compétition avec la chaîne alimentaire. Depuis 2022, et conformément au mandat d'incorporation français, Air France incorpore l'équivalent de 1 % de Carburant d'Aviation Durable sur ses vols au départ de France. D'ici 2030, la compagnie vise au moins 10 % d'incorporation sur l'ensemble de ses vols, et 63 % en 2050.

Mai 2023

- **La pratique de l'éco-pilotage** : roulage sur un moteur au sol quand cela est possible, trajectoires de vol optimisées grâce à l'intelligence artificielle, descente en continu en collaboration avec le contrôle aérien. Ces initiatives, rendues possibles par l'action des équipages d'Air France formés à ces pratiques, permettent une réduction moyenne de 4 % d'émissions de CO₂.

- **La mise en place d'une restauration plus responsable, pour en diminuer l'empreinte carbone.** A bord et dans ses salons, Air France privilégie quand cela est possible les produits locaux et de saison. La compagnie propose progressivement la présélection des plats avant le vol en cabine Business sur long-courrier, luttant ainsi activement contre le gaspillage alimentaire. En outre, d'ici fin 2022, Air France aura supprimé 90 % des plastiques à usage unique par rapport à 2018, après avoir remplacé en 2019 les gobelets, couverts et autres bâtonnets en plastique par des alternatives durables.

- **Le développement de l'intermodalité**, afin de proposer des alternatives de transport à faible empreinte carbone pour les trajets de courte distance, notamment dans le cadre du renforcement du partenariat entre Air France et la SNCF.