

14/06/2023

10:36

Consultation publique sur l'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Bâle-Mulhouse

Madame, Monsieur, En l'état, le projet d'arrêté n'a que peu d'intérêt et n'a fait l'objet d'aucune étude d'impact. Le projet a été présenté à la Commission consultative de l'environnement de l'aérodrome le 12 avril 2023, mais sans prendre en compte les contre-propositions. La CCE en temps que tel n'a pas exprimé d'avis ni n'a voté. Le texte rate son objectif, car il ne va pas suffisamment vers une diminution de l'utilisation des APU. Suite à ce constat, recevez au nom de l'ADRA ci-après notre avis sur le projet d'arrêté : 1. Manque l'obligation de publication des bilans vers l'ACNUSA et les CCE 2. N'impose pas une politiques d'investissement de l'aéroports en lui fixant une date limite pour l'équipement en alimentation électrique et climatique/chauffage 3. Ne sépare pas des cas dans lesquelles l'utilisation des APU dépend des circonstances externes (systèmes de substitution indisponibles, incompatibles ou en panne, pas ou trop peu d'air conditionnée fourni par le système de substitution pour empêcher les passagers de subir des températures extrêmes) de celles qui dépendent de son choix/responsabilité personnelle du pilote (maître à bord). 4. N'exclu pas des dérogations spécifiques à l'aéroport de Bâle-Mulhouse (ex. transport de produits réfrigérés). L'utilisation des APU engendre du bruit sur l'aéroport mais aussi beaucoup de pollution au sol. Or, il existe une directive européenne qui impose l'équipement en électricité à partir de 2025 pour les points de stationnement « au contact » et pour 2030 pour les autres. L'article 4 relatif aux exemptions est beaucoup trop permissif. Qu'est-ce qui pourrait justifier qu'un aéronef d'État laisse son APU en fonctionnement alors que les postes sont équipés ? De même, importer ou exporter des animaux vivants ou des produits réfrigérés doit l'être à partir d'un poste équipé. De plus, l'administration fait état d'observations de l'ACNUSA sans les citer. La DGAC par cet arrêté met l'entière responsabilité de l'utilisation des APU ou pas sur les pilotes et les compagnies et dédouane du même coup les aéroports et les assistants d'escale du manque ou de l'absence d'investissements éventuels. En conséquence de quoi, nous vous transmettons en pièce jointe, nos propositions de modification de l'arrêté. Bien cordialement Bruno Wollenschneider Président ADRA Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse 16, rue de Leymen 68300 Saint-Louis +33 (0)6 79 50 24 14 [www.adra-bale-mulhouse.fr](http://www.adra-bale-mulhouse.fr) Annexe : Proposition de modification de l'ADRA, 15.06.2023 Arrêté du .... relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Bâle-Mulhouse NOR : Public concerné : cette réglementation s'applique sur l'ensemble des aéroports sous le contrôle de l'ACNUSA (aéroports de plus de 20 000 mouvements d'aéronefs de plus de 20 tonnes par an). Les principaux acteurs du transport aérien concernés sont : - Les compagnies aériennes pour la gestion de l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs ; - Les assistants en escale, les exploitants d'aéroport, pour la mise à disposition des moyens de substitution fixes ou mobiles ; Objet : le présent arrêté concerne la limitation de l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome. Entrée en vigueur : l'arrêté entre en vigueur à la date de publication dans l'information aéronautique permanente. Notice : L'arrêté définit des limitations de temps d'utilisation de l'APU au départ et à l'arrivée de l'aéronef en fonction du niveau d'équipement du poste de stationnement en moyens de substitution et en fonction de la masse maximale au décollage de l'aéronef. L'utilisation des moyens de substitution au moteur auxiliaire de puissance (APU) est obligatoire lorsque ceux-ci sont mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef lors de l'escale et qu'ils sont fonctionnels. L'objectif est de diminuer les émissions de polluants liées à l'utilisation de ces moteurs, ce qui est bénéfique à la fois pour lutter contre le changement climatique et pour améliorer la qualité de l'air. Le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 223-1 et L. 571-13; Vu le code de l'aviation civile, notamment son article R. 221-3 ; Vu l'arrêté du 28 avril 2006 relatif à l'organisation, à l'emploi et au soutien de la gendarmerie des transports aériens ; Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de 12 avril 2023 ; Vu les observations formulées lors de la consultation publique réalisée du au inclus, en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires du ... ; Arrête : Article 1 Au sens du présent arrêté, est désigné par : « Moteur auxiliaire de puissance » : moteur auxiliaire thermique embarqué pouvant assurer l'alimentation en énergie de l'aéronef lorsque celui-ci est en stationnement pour l'usage de l'électricité, de la climatisation ou du chauffage de l'air en cabine ou pour le démarrage des moteurs. « Moyens de substitution » : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique ou en climatisation-chauffage durant le stationnement. « Limites de températures de références » : températures en-dessous ou au-dessous de laquelle la température de l'air en cabine est inconfortable pour les passagers et le personnel de bord. Les limites pour le présent arrêté sont 17°C-27°C « Masse maximale au

décollage » : masse qui figure au certificat de navigabilité ou sur le certificat acoustique ou sur tout autre document officiel équivalent. Article 2 Sur l'aérodrome de Bâle-Mulhouse : I. - L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef. II - Si, pour le point de stationnement, les moyens de substitutions (courant électrique et climatisation-chauffage) sont disponibles ou si seule l'alimentation en courant électrique est disponible mais la température cabine est dans les limites de température de référence. L'utilisation du moteur auxiliaire de puissance est limitée à : - Au départ : [10] minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement - A l'arrivée : [10] minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement III - Si, pour le point de stationnement, aucun moyen de substitutions n'est disponible au départ, l'utilisation du moteur auxiliaire de puissance est limitée à : - [30] minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes ; - [60] minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure à 140 tonnes. A l'arrivée, l'utilisation du moteur auxiliaire de puissance est limitée à : - [20] minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes ; - [30] minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure à 140 tonnes. IV - Si commandant de bord constate que la température cabine ne peut pas être maintenue dans les limites de température de référence sans utilisation de l'APU (pas de fourniture de service de climatisation par l'aéroport ou service fourni insuffisant), il peut déroger aux points I, II et III. Le commandant de bord ou le transporteur indique l'utilisation de l'APU dans le cas de la clause IV et fournit dans un délai de quarante-huit heures aux services de l'aviation civile le temps d'utilisation de l'APU et la température constatée. Article 3 Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies à l'article 2 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage, des passagers et de tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par le présent arrêté Article 4 Les dispositions de l'article 2 ne s'appliquent pas : - aux aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire - aux aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol, - aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'Etat exclusivement affectés à un service public, - aux aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine. Article 5 L'exploitant de l'aéroport, communique, dès l'entrée en vigueur du présent arrêté puis chaque année aux services de l'aviation civile, à la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport et à l'ACNUSA: - son plan pluriannuel d'investissement pour faire disparaître les points de stationnement non équipés. - un rapport comprenant - le nombre total de point de stationnement - le nombre de points de stationnement équipés de moyens fixes de substitution et les services proposés (électricité et/ou chauffage-climatisation). - le nombre d'équipements de substitution mobiles en électricité et en climatisation-chauffage présents sur sa plateforme qu'ils soient détenus par lui-même, par les sociétés d'assistance en escale ou par les exploitants d'aéronefs ; - un bilan des temps réels d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance et des moyens de substitution ; - une évaluation des investissements programmés en moyens de substitution. A daté de l'entrée en vigueur du présent arrêté, l'exploitant de l'aéroport ne peut plus mettre en exploitation de nouveau point de stationnement qui ne soit pas équipé en moyens de substitutions (électricité et air conditionnée) Article 6 Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française et entre en vigueur à la date de publication dans l'information aéronautique permanente. Fait le .... Pour le ministre et par délégation : Le directeur général de l'aviation civile, Damien CAZÉ

15/06/2023

16:36

Position de la CSTA

REMARQUES GENERALES Si les compagnies aériennes sont largement favorables à limiter l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs (APU), tant d'un point de vue écologique qu'économique, la CSTA tient à rappeler que le levier le plus efficace de réduction de l'utilisation des APU est la mise à disposition des moyens de substitution qui sont nécessaires pour opérer l'avion au sol et qui sont de deux types : - Électricité - Air préconditionné Ainsi, il est

primordial que la mise à disposition de ces moyens sur l'ensemble des points de parking qui sont généralement utilisés par plusieurs compagnies soit optimisée pour chaque aéroport. C'est bien la disponibilité de ces moyens pour les compagnies aériennes qui permettra de limiter au maximum l'utilisation de l'APU (qui reste nécessaire pour démarrer les moteurs des avions). La CSTA salue les ambitions qu'ont les aéroports dans la limitation de l'utilisation des APU pour les compagnies aériennes, elle trouve néanmoins nécessaire d'harmoniser les temps d'utilisation sur les aérodromes dont les modes d'exploitations sont similaires (CDG, ORY, NCE, LYS, MRS, TLS, BSL ...) et pour lesquels aucune raison opérationnelle ne peut justifier des écarts. De plus, pour les pilotes qui opèrent sur différentes plateformes, la complexification des règles nuit toujours à leur bonne application. Également pour favoriser la bonne application de ce règlement par les pilotes des compagnies aériennes opérant sur plusieurs aérodromes concernés par ces arrêtés, il serait souhaitable que les dates d'application de ces arrêtés soient les mêmes. Enfin, il est indispensable que lors des contrôles, les gendarmes du transport aérien aillent systématiquement voir le commandant de bord pour connaître les raisons de dépassement des temps d'utilisation d'APU et puissent le noter sur le procès-verbal pour faciliter l'enquête qui suivra, à la fois pour l'administration et pour les compagnies aériennes.

**- SUR LES TEMPS D'UTILISATION** Pour favoriser la bonne application de ce règlement, nous préconisons d'appliquer de manière uniforme les temps du tableau suivants sur les aéroports d'aviation commerciale. Au départ

Sur les postes équipés de moyens de substitution en électricité et en climatisation chauffage : - 10 min avant l'heure programmée de départ du point de stationnement

Sur les postes non équipés en moyen de substitution en électricité et en climatisation-chauffage : - 30 min avant l'heure programmée de départ du point de stationnement pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes - 60 min avant l'heure programmée de départ du point de stationnement pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes.

A l'arrivée

Sur les postes équipés de moyens de substitution en électricité et en climatisation chauffage : - 5 min après l'heure d'arrivée au point de stationnement ou pendant le délai nécessaire à la mise à disposition des moyens de substitution

Sur les postes non équipés en moyen de substitution en électricité et en climatisation-chauffage : - 20 min après l'heure d'arrivée au point de stationnement pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes - 30 min après l'heure d'arrivée au point de pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes

**SUR LES DEROGATIONS AUX REGLES** L'article 3 de l'arrêté fixe les cas de dérogation aux règles : « pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef ». La CSTA pense qu'il pourrait être pertinent de lister le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef, afin d'éviter toute mauvaise interprétation de cette dérogation. Il est également indispensable d'ajouter que le commandant de bord peut déroger aux règles pour des contraintes opérationnelles (par exemple : déneigement, dégivrage, ...). Par ailleurs, la CSTA pense qu'il faudrait ajouter dans la liste des dérogations ou des exemptions les opérations de maintenance, qui peuvent éventuellement nécessiter que l'APU soit allumé.