

Synthèse des commentaires de la Consultation publique sur l'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Lille-Lesquin

Consultation ouverte du 13 Mars 2023 au 3 avril 2023

3 commentaires au 3/04/2023

20/03/2023 16:46

Un petit pas

Réglementer l'usage de ces moteurs auxiliaires serait un petit pas mais les principaux seraient : - de taxer le kérozène au même niveau que l'essence et le diesel - de n'autoriser que des avions à hélices pour les vols intérieurs (près de moitié moins économes en carburant, la capacité en passager de 70 places ne sera pas un frein puisqu'un prix de billet plus proche de la réalité des coûts devrait faire baisser le nombre de passagers

23/03/2023 11:57

Observations ASL Airlines France

Veuillez trouver nos observations - Article 2 paragraphe III 1er alinéa Il peut arriver que la séquence habituelle d'une arrivée avion soit perturbée (problème technique sur avion ou sur la passerelle, difficulté de positionner la passerelle, encombrement du point de parking, etc) et que les branchements des moyens de substitution s'en trouvent retardés. Dans ces cas particuliers, il ne faut pas que la nécessité du respect impératif de la limite des 10 minutes à l'arrivée conduise à réaliser ces branchements dans la précipitation ou que ces branchements ne soient pas bien réalisés, ce qui présenterait un risque de sécurité pour l'avion ou pour les personnels. Ceci concerne aussi bien les moyens de substitution fixes que les moyens mobiles. La fin de la phrase doit être corrigée ainsi : « et pendant le délai nécessaire à la mise à disposition des moyens de substitution » - Article 3 La syntaxe de la fin de la première phrase pourrait être améliorée. La rédaction « ou de protection de la santé de l'équipage {{et des passagers, ainsi que}} tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef » devrait être remplacé par « ou de protection de la santé de l'équipage{{, des passagers et de }} tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef » - Article 3 Les agents de la gendarmerie du transport aérien en charge du contrôle doivent avoir été suffisamment formés pour pouvoir échanger efficacement avec les équipages et bien comprendre les motifs évoqués par ceux-ci. Ils devraient aussi pouvoir maîtriser suffisamment la langue anglaise pour assurer ces échanges avec les équipages de compagnies étrangères. - Article 5 La syntaxe du début de la première phrase pourrait être améliorée. La rédaction « L'exploitant de l'aéroport, à partir de ses propres données et celles fournies » devrait être remplacée par « L'exploitant de l'aéroport, à partir de ses propres données et {{de }} celles fournies » - De manière plus générale, ASL Airlines souhaite mettre en évidence que les différents projets d'arrêtés APU en cours d'élaboration sur les principaux aéroports français dont elle a connaissance présentent tous des différences sur une ou plusieurs des limites de durée d'utilisation des APU à l'arrivée ou au départ. Ces différences d'un aéroport à l'autre sont le meilleur moyen de créer de la confusion pour les équipages en charge de respecter ces limites d'utilisation, de générer des erreurs et de multiplier les cas de non-respect de ces arrêtés. Le Groupe ASL Airlines demande donc que des durées d'utilisation identiques soit retenues sur tous les aéroports concernés par ces arrêtés et demande que les durées figurant dans le projet d'arrêté type diffusé par la DTA soient celles retenues. Profitons de ces évolutions réglementaires pour faire les choses simplement. Les arrêtés en seront d'autant mieux respectés. Nous vous remercions par avance de la bonne prise en compte de ces observations.

28/03/2023

14:49

Chaque petite économie compte !

L'usage des moteurs auxiliaires (APU) génèrent une pollution sonore pour les populations environnantes ainsi qu'une pollution atmosphérique avec la consommation de kérosène par ce moteur au sol. Cependant, la pollution des APU n'est que faible en proportion de la pollution aéroportuaire française. Le trafic aérien est le principal acteur de cette pollution à l'oxyde d'azote (NOx). Néanmoins, ne pas limiter l'usage d'une activité polluante par son faible impact sur le secteur dans sa globalité serait ironique. Ainsi, je suis favorable à la limitation de l'usage des APU au sol à l'arrivée et au départ dans les durées d'utilisation prévues. Par ailleurs, il est envisageable, à court terme, de développer massivement les moyens de substitutions pour permettre à terme, de ne limiter leur utilisation qu'à quelques minutes par aéronefs.