

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 Nantes-Atlantique

Consultation ouverte du 16 janvier 2023 au 6 février 2023

5 commentaires au 06/02/2023

26/01/2023

17:19

Observations ASL AIRLINES France

Veillez 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 complétée par « 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.

03/02/2023

15:48

Réponse de la CSTA (Chambre Syndicale du Transport Aérien)

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, NTE ...) 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.

04/02/2023

11:36

Mairie de Saint-Aignan de Grand Lieu (44860)

La commune de Saint-Aignan de Grand Lieu participe à 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 Nantes-Atlantique.

La limitation du recours aux APU est un enjeu important pour la protection des salariés de la plateforme, des proches riverains et de l'environnement.

Présenté aux membres de la CCE en séance du 8 décembre 2022, le projet a été discuté par les trois collèges et a suscité plusieurs remarques et interrogations que la commune espère voir retranscrites à l'issue de cette consultation publique.

La commune, une des deux où est implantée la plate-forme aéroportuaire, avait déjà exprimée, aux côtés des autres collectivités du collège 2 et des associations du collège 3, dans le cadre de leur avis sur le projet de PPBE 2020-2024, une recommandation ambitieuse pour supprimer à terme le recours aux APU :

« Proposition d'amendement 6 – Création d'une mesure « S3 » Intitulé de l'action S3 : Remplacement à terme des groupes électrogènes par des branchements électriques au sol. Cette mesure vise à supprimer les nuisances directes des émetteurs et leurs rejets de gaz à effet de serre et particules. »

La DGAC s'était saisie de cette recommandation à travers l'inscription d'une action bien moins ambitieuse :

« Codicille 2, Action S3 – Limitation règlementaire du temps d'utilisation des moteurs APU.

Description de la mesure : Réévaluer à la baisse les durées d'utilisation des APU par un nouvel arrêté de restriction d'exploitation et favoriser l'emploi des groupes auxiliaires de puissance »

Cela s'est traduit par l'Arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique :

« Art.1 VII. - Sur les aires de trafic, les groupes auxiliaires de puissance ne peuvent être mis en fonctionnement plus de 60 minutes avant l'heure de départ de l'aéronef. Après l'arrivée de l'aéronef, la durée d'utilisation de ces groupes ne peut dépasser 20 minutes. »

Si ce texte posait une évolution positive, force est de constater que l'arrêté aujourd'hui en consultation publique est plus permissif puisque, à l'arrivée, la durée d'utilisation est portée à 30min « lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyen de substitution en électricité et en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes » soit pour les plus gros porteurs dont les consommations et les niveaux de bruit sont plus conséquents.

Il est ainsi regrettable que ce projet de nouveau texte ne porte pas plus d'ambition que le précédent et soit même plus permissif.

La commune de Saint-Aignan de Grand Lieu s'inscrit dans les mêmes recommandations que l'ACNUSA qui souligne la proposition de règlement des Parlement et Conseil européens sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Celle-ci impose aux aéroports des réseaux transeuropéen l'obligation d'assurer la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement au plus tard le 1er janvier 2025 pour les postes au contact et le 1er janvier 2030 pour les postes situés au large. La commune constate la proximité des échéances, et donc la nécessité de s'inscrire dès 2023 dans le premier objectif.

La commune porte ainsi la même ambition que l'autorité indépendante pour des aéroports où il n'y aura plus d'usage des moteurs auxiliaires de puissance lorsque les avions sont en stationnement.

Nous devrions, collectivement, porter des textes qui, au-delà d'une incitation à utiliser des équipements électriques déjà existants (ce qui va de l'évidence), encouragent fortement les plateformes à investir dans des équipements permettant un usage moins énergivore et moins polluant (en entendant ici la pollution dans tous ces aspects : sonore et émissive).

05/02/2023

10:24

Contribution ville de Rezé

La commune de Rezé participe à 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 Nantes-Atlantique.

La limitation du recours aux APU est un enjeu important pour la protection des salariés de la plateforme, des proches riverains et de l'environnement.

Présenté aux membres de la CCE en séance du 8 décembre 2022, le projet a été discuté par les trois collègues et a suscité plusieurs remarques et interrogations que la commune de Rezé espère voir retranscrites à l'issue de cette consultation publique.

Les trois communes riveraines de l'aéroport avaient déjà exprimé, aux côtés des autres collectivités du collège 2 et des associations du collège 3, dans le cadre de leur avis sur le projet de PPBE 2020-2024, une recommandation ambitieuse pour supprimer à terme le recours aux APU :

« Proposition d'amendement 6 – Création d'une mesure « S3 » Intitulé de l'action S3 : Remplacement à terme des groupes électrogènes par des branchements électriques au sol. Cette mesure vise à supprimer les nuisances directes des émetteurs et leurs rejets de gaz à effet de serre et particules. »
La DGAC s'était saisie de cette recommandation à travers l'inscription d'une action bien moins ambitieuse :

« Codicille 2, Action S3 – Limitation réglementaire du temps d'utilisation des moteurs APU. Description de la mesure : Réévaluer à la baisse les durées d'utilisation des APU par un nouvel arrêté de restriction d'exploitation et favoriser l'emploi des groupes auxiliaires de puissance »

Cela s'est traduit par l'Arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique :

« Art.1 VII. - Sur les aires de trafic, les groupes auxiliaires de puissance ne peuvent être mis en fonctionnement plus de 60 minutes avant l'heure de départ de l'aéronef. Après l'arrivée de l'aéronef, la durée d'utilisation de ces groupes ne peut dépasser 20 minutes. »

Si ce texte posait une certaine amélioration, force est de constater que l'arrêté aujourd'hui en consultation publique est plus permissif puisque, à l'arrivée, la durée d'utilisation est portée à 30min « lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyen de substitution en électricité et en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes ».

Il est ainsi regrettable que ce projet de nouveau texte ne porte pas plus d'ambition que le précédent et soit même plus permissif.

La commune de Rezé s'inscrit dans les mêmes recommandations que l'ACNUSA qui souligne la proposition de règlement des Parlement et Conseil européens sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Celle-ci impose aux aéroports des réseaux transeuropéen l'obligation d'assurer la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement au plus tard le 1er janvier 2025 pour les postes au contact et le 1er janvier 2030 pour les postes situés au large.

Nous portons ainsi la même ambition que l'autorité indépendante pour des aéro-ports où il n'y aura plus d'usage des moteurs auxiliaires de puissance lorsque les avions sont en stationnement.

Nous devrions porter des textes qui, au-delà d'une incitation à utiliser des équipements électriques déjà existants (ce qui va de l'évidence), encouragent fortement les plateformes à investir dans des équipements permettant un usage moins énergivore et moins polluant (en entendant ici la pollution dans tous ces aspects : sonore et émissive).

05/02/2023

10:26

Contribution ville de Rezé

La commune de Rezé participe à 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 Nantes-Atlantique.

La limitation du recours aux APU est un enjeu important pour la protection des salariés de la plateforme, des proches riverains et de l'environnement.

Présenté aux membres de la CCE en séance du 8 décembre 2022, le projet a été discuté par les trois collègues et a suscité plusieurs remarques et interrogations que la commune de Rezé espère voir retranscrites à l'issue de cette consultation publique.

Les trois communes riveraines de l'aéroport avaient déjà exprimé, aux côtés des autres collectivités du collège 2 et des associations du collège 3, dans le cadre de leur avis sur le projet de PPBE 2020-2024, une recommandation ambitieuse pour supprimer à terme le recours aux APU :

« Proposition d'amendement 6 – Création d'une mesure « S3 » intitulée de l'action S3 : Remplacement à terme des groupes électrogènes par des branchements électriques au sol. Cette mesure vise à supprimer les nuisances directes des émetteurs et leurs rejets de gaz à effet de serre et particules. »
La DGAC s'était saisie de cette recommandation à travers l'inscription d'une action bien moins ambitieuse :

« Codicille 2, Action S3 – Limitation réglementaire du temps d'utilisation des moteurs APU. Description de la mesure : Réévaluer à la baisse les durées d'utilisation des APU par un nouvel arrêté de restriction d'exploitation et favoriser l'emploi des groupes auxiliaires de puissance »

Cela s'est traduit par l'Arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique :

« Art.1 VII. - Sur les aires de trafic, les groupes auxiliaires de puissance ne peuvent être mis en fonctionnement plus de 60 minutes avant l'heure de départ de l'aéronef. Après l'arrivée de l'aéronef, la durée d'utilisation de ces groupes ne peut dépasser 20 minutes. »

Si ce texte posait une certaine amélioration, force est de constater que l'arrêté aujourd'hui en consultation publique est plus permissif puisque, à l'arrivée, la durée d'utilisation est portée à 30min « lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyen de substitution en électricité et en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes ».

Il est ainsi regrettable que ce projet de nouveau texte ne porte pas plus d'ambition que le précédent et soit même plus permissif.

La commune de Rezé s'inscrit dans les mêmes recommandations que l'ACNUSA qui souligne la proposition de règlement des Parlement et Conseil européens sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Celle-ci impose aux aéroports des réseaux transeuropéen l'obligation d'assurer la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement au plus tard le 1er janvier 2025 pour les postes au contact et le 1er janvier 2030 pour les postes situés au large.

Nous portons ainsi la même ambition que l'autorité indépendante pour des aéro-ports où il n'y aura plus d'usage des moteurs auxiliaires de puissance lorsque les avions sont en stationnement.

Nous devrions porter des textes qui, au-delà d'une incitation à utiliser des équipements électriques déjà existants (ce qui va de l'évidence), encouragent fortement les plateformes à investir dans des équipements permettant un usage moins énergivore et moins polluant (en entendant ici la pollution dans tous ces aspects : sonore et émissive).