

Synthèse des commentaires de la Consultation du public portant sur l'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur

Consultation ouverte du 7 novembre au 28 novembre 2022 23h59

07/11/2022

18:51

utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU)
je valide le projet

07/11/2022

19:31

Test de bureau web

Ceci est un Test de bureau web. Cordialement

26/11/2022

16:52

contribution UFCNA

Avis de l'UFCNA dans le cadre de la consultation publique Projet d'arrêté sur les APU la consultation publique sur le site Internet du Ministère de la Transition écologique sur l'aérodrome de Nice côte d'azur est ouverte : A Nice, comme sur d'autres plateformes la direction générale de l'aviation civile a présenté le projet, nous émettons une contre-proposition ci-jointe après avoir consulté des pilotes car ce projet proposé par la DGAC est une nouvelle fois partiel et partial. quatre objectifs dans notre contre-proposition 1. {{Obligation de publication}} des bilans vers l'ACNUSA et les CCE 2.{{ Clarté des politiques}} d'investissement des aéroports 3. {{Séparation 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 d'être dans un four ou un frigo) de celles qui dépendent du choix ou de la responsabilité personnelle du pilote (maître à bord). 4. {{Obligation de contrat d'utilisation}} entre les compagnies et le responsable (aéroport et/ou assistant d'escale) Pourquoi est-ce important ? L'utilisation des APU, c'est du bruit sur l'aéroport mais aussi beaucoup de pollution au sol. Or, il existe une directive européenne qui impose l'utilisation des APU pour l'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 presque scandaleux. Qu'est ce qui pourrait justifier qu'un aéronef d'Etat laisse son APU en fonctionnement alors que les postes sont équipés ? De même, importer ou exporter des animaux vivants 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 dédouane du même coup les aéroports du manque ou de l'absence d'investissements éventuels. Le tout en restant sur une information bien maîtrisée entre les aéroports et la DGAC seules. Ce texte n'a donc que peu d'intérêt et n'a fait l'objet d'aucune étude d'impact ... Nous refusons ce texte et demandons que la DGAC revienne avec un texte à la rédaction beaucoup plus simple, directement compréhensible par les compagnies et qui aille réellement vers une diminution de l'utilisation des APU à Nice côte d'azur

28/11/2022

15:42

Réponse de la 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 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 souhaitable d'harmoniser les temps d'utilisation sur les aérodromes dont les modes d'exploitations sont similaires (CDG, ORY, NCE, LYS, MRS, ...) 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. 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 }} La CSTA n'a pas de commentaire sur le temps d'utilisation avec moyens de substitution au départ. En revanche, à l'arrivée, le temps d'utilisation préconisé dans l'arrêté est très court particulièrement pour les avions gros porteurs. En effet, la réalisation des opérations arrivée (calage avion, sécurisation zone...) et la connexion de l'ensemble des moyens de substitution sur un gros porteur nécessitent de parcourir des distances plus grandes et le plus souvent de brancher plusieurs prises. En ajoutant à cela le temps incompressible d'extinction de l'APU, la CSTA recommande d'augmenter légèrement le temps d'utilisation à l'arrivée pour les avions gros porteurs. Par ailleurs, les temps d'utilisation de l'APU sur les points de stationnement sans moyen de substitution, et notamment pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes, paraissent trop restrictifs. En effet, sans moyen de substitution, les pilotes allument l'APU avant le début de l'embarquement et l'éteignent après la fin du débarquement. 30 minutes pour procéder à l'embarquement d'un gros porteur avec plusieurs centaines de passagers n'est pas réalisable. Or, sur un aérodrome comme celui de Nice Côte d'Azur où les températures extérieures peuvent être particulièrement élevées l'été, l'air conditionné est indispensable pour que la température en cabine soit supportable et acceptable. La CSTA préconise donc d'appliquer les temps suivants : { 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 pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes - 10 min après l'heure d'arrivée au point de stationnement pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes 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.

28/11/2022

15:44

Propositions de modifications

1/ Article 2 paragraphe III Rédiger cet article comme suit : -au délai nécessaire à la mise à disposition des moyens de substitution, lorsque le poste est équipé de tels moyens en électricité et en climatisation-chauffage, en état de marche. -20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage en état de marche. 2/De manière plus générale, le SCARA note que les différents projets d'arrêtés APU en cours d'élaboration sur les principaux aéroports français 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 ne sont pas justifiées et 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 SCARA 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.

28/11/2022

17:40

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 à 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 5 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. La fin de la phrase doit être complétée par « et pendant le délai nécessaire à la mise à disposition des moyens de substitution » - Article 2 - paragraphe III - 2ème alinéa La durée de 15 minutes n'est pas suffisante pour assurer le débarquement d'un avion de moins de 140 tonnes notamment lorsque les moyens de substitution en électricité ne sont pas disponibles. La coupure de l'APU au bout des 15 minutes alors que le débarquement des passagers n'est pas terminé ferait courir un risque de sécurité aux passagers et aux personnels. Une durée de 20 minutes permettrait de terminer le débarquement et de limiter significativement ce risque. Cette durée de 20 minutes était celle figurant dans le projet d'arrêté type diffusé initialement par la DTA. - Article 3 La fin de la première phrase n'est pas rédigée en bon français. 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 début de la première phrase n'est pas rédigée en bon français. 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.