

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition
écologique et de la cohésion
des territoires
Transports

Arrêté du

relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Nice Côte d'Azur

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 au lendemain de sa publication

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 celui-ci est mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef lors de l'escale et qu'il est fonctionnel.

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'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires du ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome du 22 septembre 2022 ;

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,

Arrête :

Article 1

Au sens du présent arrêté, on désigne 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 et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

« 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 Nice :

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. — Au départ, l'utilisation du moteur auxiliaire de puissance est limitée à :

- 10 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage ;

- 30 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage.

III. — A l'arrivée, l'utilisation du moteur auxiliaire de puissance est limitée à :

- 5 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage ;
- 15 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 et en climatisation-chauffage, 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, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes.

IV. — Sont applicables aux aéronefs turboréacteurs utilisant le parking Kilo les restrictions d'utilisation suivantes :

- à l'arrivée : arrêt des moteurs à l'entrée du parking au niveau de la ligne STOP ENGINE AND APU et tractage obligatoire jusqu'au poste de stationnement ;
- l'utilisation du moteur auxiliaire de puissance est interdite pendant toute la durée du stationnement sur le parking Kilo ;
- au départ : tractage obligatoire jusqu'aux postes dédiés à la mise en route sur lesquels l'utilisation de l'APU est limitée à 10 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement.

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 et des passagers ainsi que tout 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, à partir de ses propres données et celles fournies par les assistants en escale et les exploitants d'aéronefs, communique chaque année aux services de l'aviation civile :

- un rapport comprenant le nombre d'équipements de substitution en électricité et en climatisation-chauffage présents sur sa plateforme ;
- les données et études dont il dispose permettant de mieux évaluer les temps réels d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance et des moyens de substitution ;
- une évaluation des investissements programmés en moyens de substitution.

Article 6

Le V et le VI de l'article 1 de l'arrêté du 2 mars 2010 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur (Alpes-Maritimes) sont supprimés.

Article 7

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 au lendemain de sa publication.

Fait le

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général de l'aviation civile,

Damien CAZÉ