

A joindre
au CR de la CCE
du 9 décembre 2022

Toulouse, le 10 novembre 2022

A l'attention de tous les membres de l'UFCNA Projet d'arrêté sur les APU

Les Commissions Consultatives de l'Environnement des aéroports ACNUSÉS vont être consultées sur un arrêté réglementant l'utilisation des APU et la consultation publique sur le site Internet du Ministère de la Transition écologique sur les aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Lyon Saint Exupéry est ouverte :
Nice/ https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=article&id_article=2761
Lyon/ https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=article&id_article=2760
A Toulouse, où la direction générale de l'aviation civile nous a présenté le projet, nous avons émis une contre-proposition ci-jointe après avoir consulté des pilotes car ce projet proposé par la DGAC est une nouvelle fois partiel et partial.

Trois 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 lesquels l'utilisation des APU dépend des circonstances externes** (systèmes de substitution indisponibles pour l'alimentation de la climatisation et du chauffage de l'avion) de celles qui dépendent du choix ou de la responsabilité personnelle du pilote (maître à bord).
4. **Une obligation de contrat 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'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 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. 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 proposons **de voter massivement contre** et d'inciter les élus à faire de même pour 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.

Chantal Beer-Demander, présidente

Copie : M. Beune, M. Cazé, ACNUSA