

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 les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget

Consultation ouverte du 25 janvier 2023 au 15 février 2023

3 commentaires au 16/02/2023

26/01/2023

10:19

Réalités opérationnelles totalement oubliées

Bonjour, Le texte proposé à la consultation présente un défaut majeur : celui de n'être absolument pas adapté à la réalité d'un traitement avion lors d'une escale. Pour preuve, la limite de 140t retenue, qui exclu de fait les aéronefs court ou moyen courrier (de l'A318/19/20/21 jusqu'au B737). En effet, si l'on en croit le texte, la limite de 30mn d'utilisation d'APU s'applique à ces avions sans moyens alternatifs de production d'air conditionné. En opérationnel, lorsque les conditions sont réunies, et en évitant un traitement de type « bétailière » (appliqué par les low cost pour réduire le temps de touchée en escale), le temps moyen de demi-tour varie de 35 à 50mn en fonction du remplissage. Dans les conditions météorologiques estivales, la coupure de l'APU à bord d'un avion de type A320 se traduit dans les 10mn qui suivent par une augmentation rapide de la température en cabine. L'atmosphère devient ainsi rapidement étouffante et le confort des passagers et membres d'équipage s'en trouve très dégradé. Par ailleurs, de nombreuses compagnies interdisant l'ouverte ou l'entre-ouverture des portes en l'absence de moyen d'accès, l'effet de serre fonctionne à plein et des malaises peuvent survenir chez les passagers ou les équipages. De même, lors de l'arrivée à l'avion pour le premier vol de la journée, lorsque la cellule affiche une température de 39/40°, l'utilisation de l'APU pour ramener la cabine à une température convenable n'est pas un luxe. Pourtant, à Nice, c'est interdit, y compris sur des postes au large qui ne disposent pas de générateurs alternatifs. Le problème est le même lorsque la température à bord d'un avion stationné aux pied des Pyrénées se situe aux alentours de 2 ou 3° à la prise en compte. En conclusion, ces décisions à visée « symboliquement environnementales » ne sauraient se concevoir sans prise en compte des conditions de travail des personnels à bord et des conditions d'accueil des passagers. En l'état, ce texte semble très insuffisant sur ce point.

26/01/2023

18:19

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 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 élevé 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 « pendant le délai nécessaire à la mise à disposition {{des moyens}} » devrait être remplacée par « pendant le délai nécessaire à la mise à disposition {{des moyens de substitution}} » pour être précis. - Article 3 Pour des raisons de cohérence avec l'article 2, les 3 paragraphes de l'article 3 devraient être référencés I, II et III comme dans l'article précédent. - Article 3 - paragraphe 'A l'arrivée' - 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 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 élevé 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 donc être complétée par « et pendant le délai nécessaire à la mise à disposition des moyens de substitution » - Article 4 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 4 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 6 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.

13/02/2023

10:50

Position de la CSTA (Chambre Syndicale du Transport Aérien) et de l'EBAA France (European Business Aviation Association)

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 et l'EBAA France tiennent 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 et l'EBAA France saluent 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 ...) 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.

L'aéroport du Bourget ayant un type d'aviation très spécifique, nous pensons souhaitable de conserver les temps d'utilisation déjà présents dans l'arrêté du 27 juillet 2012.

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 4 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 et l'EBAA France pensent 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 et l'EBAA France pensent 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.

Attention :

Les articles 4 et 5 ne donnent des dérogations et exemptions qu'à l'article 2 de l'arrêté, qui ne concerne que les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, et ne permettent donc pas aux opérateurs faisant escale à Paris-Le Bourget, concernés par l'article 3, d'avoir de mesures dérogatoires. La CSTA et l'EBAA France demandent que l'article 3 de l'arrêté soit bien intégré dans le champ des mesures dérogatoires.