

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 Marseille-Provence

Consultation ouverte du 16 janvier 2023 au 6 février 2023

3 commentaires au 06/02/2023

26/01/2023

17:15

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 remplacée 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.

26/01/2023

17:43

Observations ASL AIRLINES FRANCE (complément)

Veillez trouver une observation complémentaire oubliée lors de l'envoi des autres observations: - 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. Nous vous remercions par avance de la bonne prise en compte de cette observation complémentaire.

03/02/2023

16:29

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 ...) 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

La CSTA n'a pas de commentaire particulier sur le temps d'utilisation de l'APU au départ ou à l'arrivée, lorsque des moyens de substitution en électricité et en air sont disponibles.

En revanche, au départ, le temps d'utilisation préconisé dans l'arrêté est très court pour les avions gros porteurs. En effet, la réalisation des opérations départ (préparation de la cabine, actions de chargement, d'avitaillement et d'embarquement) peut être plus longue sur un gros porteur qui peut accueillir plusieurs centaines de passagers et le temps de 30 min paraît trop faible pour réaliser ces actions en toute sécurité. La CSTA recommande d'augmenter légèrement le temps d'utilisation au départ pour les avions gros porteurs.

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.