

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 Toulouse-Blagnac

Consultation ouverte du 16 janvier 2023 au 6 février 2023

3 commentaires au 06/02/2023

26/01/2023

17:23

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 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 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.

01/02/2023

12:24

Pollution de l'air au sol - la DGAC fait le minimum ... voir moins !

Dans la réglementation aéronautique (AIP) on peut lire depuis plusieurs années :

Extrait AIP AD 2 LFBO TEXT ENV 03 – depuis 02/03/2017

3.4 Limitation d'utilisation de l'APU

3.4.1 L'utilisation de l'APU fait l'objet de restrictions, sauf pour un motif de sécurité dûment justifié.

Sauf en cas de défaillance ou d'incompatibilité technique, l'utilisation des moyens de substitution fixes (Prises 400 Hz) est obligatoire.

3.4.2 Au départ : - sur un poste de stationnement équipé de moyens de substitution fixes en électricité, l'utilisation de l'APU est limitée à 10 minutes avant l'heure programmée de départ pour le démarrage des moteurs ;

3.4.3 A l'arrivée : - sur un poste de stationnement équipé de moyens de substitution fixes en électricité, l'utilisation de l'APU est limitée à 5 minutes plus le temps de branchement après l'heure réelle d'arrivée au point de stationnement ;

3.4.4 Le commandant de bord peut déroger aux durées fixées aux points 3.4.2 et 3.4.3 lorsque des motifs de sécurité le justifient

Or le nouvel arrêté :

- ne réduit pas ces durées (les augmentent même de 5min. pour l'arrivée).
- limite la justification d'un dépassement aux seuls cas de contrôle par la gendarmerie du transport aérien
- limite la possibilité de mesurer l'utilisation réelle des APU aux « 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 ». C'est-à-dire à la discrétion des exploitants d'aéroports
- limite la transmission d'information sur le sujet à la DGAC ... quid de l'ACNUSA ou de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport ?

Conclusions :

La traduction réglementaire présente jusqu'ici dans les AIPs, issue des mêmes services de la DGAC, étaient insuffisantes pour réduire efficacement l'utilisation des APU au point qu'une législation européenne soit nécessaire.

De nouveau la DGAC utilise la possibilité d'une future réglementation européenne, non encore définie pour ne rien mettre en place pour mesurer efficacement l'équipement en mode de substitution complet (400Hz et climatisation) des postes fixes et mobiles.

L'arrêté qui a été proposé et voté en CCE, sur des informations partielles et partiales, met en place les conditions pour que le rythme d'équipement en moyens de substitution des APU reste à l'entière discrétion des exploitants d'aéroport et dans une opacité totale, vu que les éléments d'évaluation (partiels) ne sont transmis qu'à la DGAC.

Le citoyen peut légitimement s'interroger sur les intérêts défendus par la DGAC à travers cet type d'arrêté. Dans le cas d'espèce il apparait clairement que ce sont ceux des aéroports peu ou mal équipés et qui n'ont pas l'intention d'investir à la hauteur des besoins pour que la substitution des APU soit possible même lorsqu'il fait froid ou chaud !

Nous espérons que l'avis de l'ACNUSA permettra au législateur de ne pas accepter cette procrastination évidente sur un sujet directement associé à la qualité de l'air et à la pollution au sol.

03/02/2023

15:34

REPONSE DE LA CSTA (CHAMBRE SYNDICALE DU TRANSPORT AERIEN)

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

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.