



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 15 : Sécurité de l'aviation — Protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit des avions et qualité de l'air locale — Politique et normalisation

#### POINT DE VUE DE L'ACI SUR LA RÉINTRODUCTION DES AVIONS SUPERSONIQUES ET ÉLABORATION DE SARP APPROPRIÉES

[Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'ACI reconnaît les progrès accomplis par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) au cours de son dernier cycle (CAEP/11) et accueille avec satisfaction l'étude exploratoire relative aux avions supersoniques. L'ACI estime qu'il est essentiel de mieux informer les États sur les incidences des nouveaux avions supersoniques en matière de bruit et d'émissions, de sorte qu'ils puissent prendre une décision en toute connaissance de cause sur la rigueur des SARP. L'ACI s'attend à ce que l'étude exploratoire permette de mieux mettre en évidence les incidences de ces avions.

En outre, il est essentiel que l'élaboration des SARP requises soit menée à bien dans les meilleurs délais, pour répondre aux besoins de l'industrie, et tienne compte de la nécessité de se pencher sur divers éléments de la conception et de l'exploitation des avions qui pourraient avoir des incidences sur l'environnement, sur l'exploitation des aéroports et sur le public. Il sera nécessaire de concilier ces éléments au cours du processus.

Pour être acceptable aux yeux des communautés à proximité des aéroports, il est essentiel que les avions supersoniques ne soient pas plus bruyants que les avions subsoniques comparables durant un vol subsonique et qu'ils soient conformes aux SARP existantes et futures sur le bruit et les émissions qui s'appliquent aux avions subsoniques. En outre, les SARP qui s'appliquent aux avions subsoniques en phase de croisière devraient aussi tenir compte de la question du bang sonique et des incidences des vols d'avions supersoniques sur le grand public. Il faut également prendre en considération les questions relatives à l'intégration opérationnelle du trafic, notamment la vitesse d'approche, la séparation, la pente de descente et l'occupation de piste.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à reconnaître le point de vue de l'ACI sur l'élaboration de SARP relatives aux avions supersoniques ;
- b) à modifier l'Appendice G de la Résolution A39-1 de l'Assemblée pour supprimer la référence explicite au bang sonique ;
- c) à charger le Conseil d'élaborer des SARP relatives au bruit et aux émissions qui s'appliquent aux avions supersoniques et favorisent le développement durable de l'aviation internationale ;
- d) à reconnaître que l'introduction des avions supersoniques ne devrait pas entraver les flux de trafic des autres avions, entraîner une perte de capacités ou réduire involontairement l'efficacité ou les incidences sur l'environnement ailleurs dans le système.

<sup>1</sup> Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ACI.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E : Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	A40-WP/54-EX/21 A40-WP/57-EX/24 A40-WP/354-EX/148 (Note d'information).

## 1. INTRODUCTION

1.1 La réintroduction des avions supersoniques pourrait avoir lieu dès 2023. Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) travaille actuellement à l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) sur le bruit et les émissions qui s'appliquent aux avions supersoniques. L'ACI appuie sans réserve les travaux du CAEP et reconnaît la nécessité que l'OACI élabore dans les meilleurs délais des SARP internationales qui favorisent le développement durable et harmonisé de l'aviation internationale.

1.2 Cela dit, l'ACI est préoccupé par le fait que les constructeurs d'avions n'ont pas été en mesure de démontrer que les nouveaux avions supersoniques pourront respecter les normes de l'OACI les plus récentes qui s'appliquent aux avions subsoniques de la même masse maximale au décollage (MTOM). Étant donné que de fortes pressions sont exercées sur les aéroports pour réduire le bruit et les émissions aux alentours de leurs installations et pour diminuer les incidences de l'aviation sur leurs communautés, l'ACI estime que la réintroduction des avions supersoniques ne doit pas compromettre les efforts déployés et les résultats obtenus par l'industrie au cours des dernières décennies.

1.3 En outre, les plus récentes preuves scientifiques présentées par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) ayant confirmé la nécessité de limiter le réchauffement de la planète à 1,5 °C, il est d'autant plus pertinent de veiller à ce que la réintroduction de flottes d'avions supersoniques n'annule pas les améliorations apportées à la consommation de carburant au cours des dernières décennies.

## 2. BRUIT

2.1 Pour ce qui est de l'évaluation des incidences du bruit des avions supersoniques sur les communautés, en particulier à proximité des aéroports, l'ACI craint que leurs caractéristiques opérationnelles pourraient ne pas être prises en compte lorsque les méthodes actuelles de certification acoustique des avions subsoniques sont utilisées. L'OACI doit relever ce défi adéquatement afin de ne pas compromettre les résultats obtenus et les efforts déployés par l'industrie au cours des dernières décennies pour remédier au problème du bruit aux aéroports et à leurs alentours. Pour les aéroports, cela détériorerait la relation que nos membres se sont évertués à nouer avec les communautés environnantes. Pour les autres parties prenantes du secteur aéronautique, cela entraînerait des demandes de restriction des vols et d'autres mesures qui limiteraient les possibilités de faire face à la croissance de la demande de services aériens.

2.2. De ce fait, l'ACI appuie l'entente conclue lors de la réunion CAEP/11 en février 2019 pour réaliser une étude exploratoire et s'attend à ce que cette étude fournisse une évaluation des probables

incidences en matière de bruit sur les communautés. Les résultats de cette étude sont censés permettre au CAEP de mieux comprendre les incidences du bruit émis par les aéroports qui résultent de l'introduction des avions supersoniques et ne pas préjuger de la nécessité d'effectuer dans l'avenir une analyse des options de rigueur. L'ACI participera pleinement à l'étude en s'appuyant sur ses membres du monde entier pour fournir des conseils pratiques d'expert.

### 3. ÉMISSIONS

3.1 Le rapport du GIEC publié en octobre 2018 a mis en évidence la nécessité pour l'ensemble de l'économie mondiale de passer à zéro émission nette d'ici 2050 afin d'éviter les incidences les plus graves en matière de changement climatique. Compte tenu de ces recommandations et de la croissance prévue de l'aviation dans les décennies à venir, l'ACI estime que les avions supersoniques devraient aussi respecter les normes de l'OACI relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> qui s'appliquent aux avions subsoniques équivalents. Cette question nécessite que l'industrie aéronautique dans son ensemble montre qu'elle réalise des progrès en vue de remplir ses obligations internationales.

3.2 De la même manière, les normes relatives à la qualité de l'air locale qui s'appliquent aux émissions des moteurs subsoniques et ont déjà été examinées par l'OACI devraient s'appliquer aux avions supersoniques lorsque ceux-ci volent à une vitesse subsonique à proximité d'aéroports.

### 4. QUESTIONS OPÉRATIONNELLES

4.1 L'ACI est également préoccupée par l'intégration opérationnelle d'avions supersoniques aux aéroports encombrés. On ignore actuellement la vitesse d'approche, la séparation en fonction du sillage, l'angle de trajectoire de descente ou le niveau d'occupation de piste requis par les avions supersoniques, et les constructeurs n'ont pas été en mesure de démontrer que les nouveaux avions supersoniques pourront se comporter de façon similaire aux avions subsoniques de la même MTOM. L'ACI estime que l'introduction des avions supersoniques ne devrait pas entraver les flux de trafic des autres avions, entraîner une perte de capacités ou réduire involontairement l'efficacité ou les incidences sur l'environnement ailleurs dans le système.

### 5. RÉOLUTION A39-1 DE L'OACI

5.1 L'Appendice G de la Résolution A39-1 devrait également s'appliquer à l'élaboration de SARP relatives à l'atterrissage et au décollage (LTO). Plus précisément, la Clause 2 de la Résolution charge le Conseil d'examiner, sur la base des informations disponibles et par l'utilisation des moyens appropriés, les Annexes et autres documents pertinents, afin de veiller à ce qu'ils tiennent dûment compte des problèmes que pourrait causer l'exploitation d'avions supersoniques pour le public.

5.2 L'ACI appuie sans réserve la proposition du Conseil de modifier le texte de la Résolution pour y ajouter une mention explicite de l'étude exploratoire sur les avions supersoniques approuvée au cours de la réunion CAEP/11. Étant donné que cette étude portera sur les incidences des vols d'avions supersoniques aux aéroports et que l'on ne s'attend pas à ce que les procédures de LTO à proximité des aéroports créent un bang sonique, l'ACI estime que le titre de la Résolution devrait être modifié en conséquence pour supprimer la référence au bang sonique, afin de mieux rendre compte du contenu. À n'en pas douter, l'OACI devrait tenir dûment compte des problèmes que pourrait causer l'exploitation

d'avions supersoniques pour le public et du fait que ces problèmes dépassent largement la question du bang sonique et touchent les aéroports et les communautés à leurs alentours.

## **6. ÉLABORATION DE NORMES RELATIVES AUX NOUVEAUX AVIONS SUPERSONIQUES QUI PROMEUVENT L'AVIATION DURABLE**

6.1 Il est difficile d'établir un juste équilibre entre la nécessité d'élaborer des SARP dans les meilleurs délais et celle de leur attribuer un niveau de rigueur approprié. Cela étant, pour établir un tel équilibre en ce qui concerne les avions supersoniques, l'ACI estime qu'ils doivent respecter les SARP relatives à l'environnement équivalentes et existantes, s'ils sont acceptés.

6.2 L'ACI reconnaît les difficultés auxquelles est confronté le CAEP pour élaborer des SARP alors qu'aucun avion supersonique n'est exploité. À titre de comparaison, les SARP qui s'appliquent aux avions subsoniques ont été élaborées alors que ces avions étaient déjà exploités et que leur technologie était mature et bien comprise. En raison de ces difficultés, l'OACI porte une responsabilité accrue de veiller à ce que des SARP soient élaborées pour tenir compte tant du domaine de vol que des conséquences environnementales.

## **7. CONCLUSION**

7.1 Les aéroports font déjà face à de nombreux défis sur les plans de l'exploitation et de l'environnement posés actuellement par le bruit et les émissions des avions subsoniques. L'ACI estime qu'il est primordial que les avions supersoniques n'aient pas d'incidences négatives sur l'équilibre fragile et le niveau d'acceptation du secteur aéronautique par le public. Les changements climatiques menacent de plus en plus l'économie mondiale et l'aviation n'est pas épargnée. Le bruit et les émissions causés par l'aviation sont la responsabilité du secteur dans son ensemble et celui-ci doit relever le défi de les réduire. Les nouvelles technologies peuvent apporter la prospérité, à condition qu'elles permettent au secteur de remplir son obligation de croissance durable. L'OACI devrait veiller à ce que toutes ces questions soient dûment traitées.